FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

L'ÉCONOMIE INDUSTRIELLE DES RIVAGES MÉDITERRANÉENS ENTRE TOULON ET LA SPEZIA

THÈSE PRINCIPALE POUR LE DOCTORAT ES LETTRES

présentée par

J.-E. HERMITTE

Agrégé de l'Université
Maître Assistant à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Aix-en-Provence

Ouvrage publié avec le concours du Ministère de l'Éducation Nationale,
de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Aix-en-Provence
et du Centre National de la Recherche Scientifique

IMPRIMERIE LOUIS-JEAN - GAP
– 1965 –

L'ÉCONOMIE INDUSTRIELLE DES RIVAGES MÉDITERRANÉENS ENTRE TOULON ET LA SPEZIA

UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK - LEIDEN -

FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

L'ÉCONOMIE INDUSTRIELLE DES RIVAGES MÉDITERRANÉENS ENTRE TOULON ET LA SPEZIA

THÈSE PRINCIPALE POUR LE DOCTORAT ES LETTRES

présentée par

J.-E. HERMITTE

Agrégé de l'Université
Maître Assistant à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Aix-en-Provence

Ouvrage publié avec le concours du Ministère de l'Éducation Nationale,
de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Aix-en-Provence
et du Centre National de la Recherche Scientifique

IMPRIMERIE LOUIS-JEAN - GAP
– 1965 –

FACULTÉ DES LETTRES ET SCIENCES HUMAINES
DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

L'ÉCONOMIE INDUSTRIELLE DES RIVAGES MÉDITERRANÉENS ENTRE TOULON ET LA SPEZIA

THÈSE PRINCIPALE POUR LE DOCTORAT ES LETTRES

présentée par

J.-C. RIBAULTTE

Agrégé de l'Université
Maître Assistant à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Aix-en-Provence

---

Ouvrage publié avec le concours du Ministère de l'Éducation Nationale
de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines d'Aix-en-Provence
et du Centre National de la Recherche Scientifique

IMPRIMERIES LOUIS-JEAN - GAP
— 1963 —

AVANT-PROPOS

Cette étude qui concrétise une tentation tenace est chargée de dettes de reconnaissance et d'abord à l'endroit du Professeur Perpillou auquel va ma pensée en premier lieu. Il a pris le risque de diriger une recherche captivante mais délicate. Il en a fixé les limites. Il a vu le premier s'en dégager les conclusions. Ses remarques, ses orientations, ses conseils ont été déterminants, son active bienveillance un efficace soutien : que ce travail soit un gage de fidèle et respectueux attachement.

M. le Professeur Dresch, Directeur de l'Institut de Géographie, M. le Professeur George, M. le Professeur Birot, M. le Professeur Chabot m'ont accueilli avec une sympathie qui m'a profondément touché. Je les prie de trouver ici le témoignage de ma reconnaissance.

En m'ouvrant les portes du Laboratoire d'Aix, le Professeur Isnard m'a permis de venir à bout de la tâche. Sa confiance m'a rendu courage dans des moments difficiles. La chaleur de son dévouement est un de mes biens les plus précieux : qu'il sache que le mien lui est acquis sans réserve.

Je ne me hasarderai pas à citer tous ceux qui ne m'ont pas ménagé leur concours depuis les cadres et le personnel des Archives et des Centres de Documentation jusqu'à l'ouvrier et l'artisan, sans lesquels le contact eut assurément été moins intime avec une réalité parfois fuyante, en passant par les Universitaires, les Chambres de Commerce, les Associations d'industriels, les Entreprises et les Syndicats tant français qu'italiens. Ils sont légion et la liste serait forcément incomplète. A beaucoup de dévouements je suis heureux de rendre hommage.

Une mention toute particulière est pourtant due à M. le Consul et à M. l'Attaché Commercial de France à Gênes qui m'ont beaucoup aidé au cours de ma quête à l'étranger, au Professeur d'Alauro, Directeur de l'Institut d'Etudes Internationales de la Faculté des Sciences Economiques de Gênes dont je crains bien d'avoir abusé, à MM. P. Carrere, Directeur Régional de l'I.N.S.E.E., R. Clair, Chef de Division à la Préfecture des Alpes Maritimes, E. Hildesheimer, Archiviste départemental des Alpes Maritimes, G. Moriondo d'abord Secrétaire Général de la Section Industrie à la Chambre de Commerce de Gênes puis Directeur Général de la Bourse aux Valeurs dont l'amitié, ancienne ou récente, m'a été d'un grand secours.

J. H.

INTRODUCTION

LES PROBLÈMES INDUSTRIELS DES RIVAGES SEPTENTRIONAUX DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE

Les pays méditerranéens ne passent pas pour des modèles d'industrialisation. Il est au contraire de règle d'opposer la faiblesse de leur industrie à la puissance qu'elle prend dans les domaines plus septentrionaux de l'Europe et de l'Atlantique. Dans l'ensemble ils sont passés de l'état de foyer vivant et prospère à celui de zone attardée et passive. Une nature plus riche d'apparence que de dons véritables et de multiples événements ont conspiré pour conditionner ce déclassement : médiocrité des ressources minières et énergétiques, infériorité des sites portuaires, échec des ambitions espagnoles de Charles Quint et de Philippe II, invasions musulmanes, développement de la guerre de course et de la piraterie, décadence du grand commerce maritime, féodalisations prolongées, sinon aggravées, au-delà du terme et disparition des bourgeoisies marchandes agissantes au moment même où elles s'épanouissent en Occident en attendant que les aristocraties elles-mêmes participent aux affaires par le biais de la commandite. La civilisation de l'acier et de la machine ne pénètre que très partiellement. Les grappes d'établissements industriels restent éparses, le plus souvent suspendues aux ports. Les installations s'amenuisent vite et se dissolvent bientôt à travers les campagnes. En milieu méditerranéen l'industrie s'essouffle prématurément dans sa tentative pour coloniser l'espace.

Mais le monde de la Méditerranée n'est pas un. On n'a pas manqué d'observer des cas particuliers : Nord de l'Espagne ou Levant. Dans le bassin occidental même des dissemblances de potentiel minier ont retenu l'attention : entre rive européenne et Moghreb notamment. La nature méditerranéenne est diverse. Il y a eu une balkanisation et dans des cadres différents les contraintes et les ferments physiques prennent des poids variables. Des personnalités géographiques s'affirment de réactions originales bien qu'elles restent d'une même famille.

Les cas de l'Espagne, du Portugal, du Midi italien, du Moghreb, figés depuis l'aurore des temps modernes, retournés à la propriété foncière depuis l'échec du grand trafic et, pour le dernier, colonisé selon les normes les plus classiques, sont relativement simples et sans ambiguité. Il n'en va pas de même pour les rivages français et d'Italie septentrionale.

Les implantations industrielles s'y distribuent plutôt dans le contraste que dans une véritable pauvreté et ne sont pas rigoureusement liées aux ports marchands. Des formes et des structures manifestement d'âge divers s'y associent de façon inédite. Les combinaisons se multiplient dans une gamme qui ne manque pas d'ampleur. Il y a pourtant rarement concordance avec les indications naturelles.

La place que l'industrie prend dans l'économie est plus forte que partout ailleurs. Elle reste pourtant mineure dans l'ensemble. A côté l'agriculture, l'exploitation des hôtes temporaires, le trafic sous toutes ses formes prennent tour à tour l'avantage.

Les déclins portuaires du passé sont discutés et non sans raison : le trait dominant est bien davantage une concentration du trafic. La concentration de la richesse n'a ni la même ampleur ni les mêmes formes ni les

mêmes bases que dans les secteurs de féodalisation tenace : Sicile, Calabre, Espagne. L'économie de traite ne saurait être invoquée comme en Afrique du N.

On hésite dès la première approche à accepter l'idée que l'industrie a été la première victime de la révolution économique et l'on est vite convaincu, d'autre part, qu'il faut chercher au-delà des processus classiques l'explication de la part qui lui est faite. Il y a manifestement à la fois sur les rivages septentrionaux de la Méditerranée occidentale des antécédences et des attitudes indigènes vis-à-vis de l'industrie qui ne ressemblent que de loin à ce qu'on trouve ailleurs et un effet de proximité original par rapport à l'Europe Atlantique et Centrale.

Quels sont les caractères des sociétés autochtones ? Comment ont-elles réagi aux intégrations dans des cadres plus vastes ? Comment se sont combinés les facteurs indigènes et les initiatives allogènes ? Quelles sont les combinaisons des contrastes industriels, pourquoi cette variété et dans quelle mesure la responsabilité du milieu naturel est-elle engagée soit directement soit en favorisant des activités concurrentes ?

Les limites du développement industriel sont-elles aussi sans danger ? En dehors même d'une particulière sensibilité aux récessions contre lesquelles on dispose désormais d'un arsenal de moyens. L'importance que prend le secteur tertiaire n'engendre-t-il pas un excès d'improductifs. L'hypertrophie de la fonction d'accueil n'est pas tellement inquiétante pour ce qu'elle accroît l'offre dans une conjoncture où la demande n'est pas prêts de cesser de croître; est-il sûr que l'exploitation du séjour contribue aussi efficacement à la formation du capital qu'une solide armature industrielle autochtone ?

En même temps qu'elle fait apparaître des milieux singulièrement complexes l'étude de l'économie industrielle des rivages septentrionaux de la Méditerranée occidentale semble orienter vers des relations de dépendance particulières. Ses faiblesses et ses réussites sont, du coup, doublement riches d'enseignements : elles prennent non seulement une valeur pour un aménagement volontaire de ces rivages mais encore pour celui d'autres domaines qui s'inquiètent de rattraper leurs retards.

Dans ces perspectives et faute de pouvoir tout embrasser, le secteur qui se développe de Toulon à la Spezia offrait un champ d'étude de choix. Il déroule quelque 600 km de rivages accompagnés d'un arrière pays assez étoffé, avec débordement ligure sur le versant padan, sans que les liens fonctionnels se distendent, bien au contraire.

C'est beaucoup, même si la limitation du phénomène autorise de vastes dimensions. Mais les préférences de localisations peuvent s'y affirmer dans un nombre de cas suffisant, il était impossible de ne pas rapprocher les deux bases navales et l'analyse gagne en profondeur comme les conclusions en portée.

Il est particulièrement lié, intimement soudé, à l'Occident européen. Il en subit directement la pression. Les stades élémentaires de l'économie y sont dépassés. Des formes industrielles perfectionnées s'y sont essayées et implantées. Des activités concurrentes de tout ordre, primaires ou très évoluées, débiles ou fortement armées s'y épanouissent.

Il est directement au contact des secteurs attardés du monde méditerranéen. Il ne peut s'isoler de leur pression démographique ni se désolidariser totalement de leur misère et leur besoin d'équipement l'atteint autant que leurs nécessités d'échanges.

Il rassemble des unités morpho-structurales très dissemblables et les conditions climatiques et végétales se nuancent, tout au long du ruban étiré qu'il constitue aussi bien qu'en profondeur.

Il chevauche enfin des frontières et il a connu d'autres découpages politiques et administratifs dans le passé. Des structures sociales différentes s'y affrontent. Les effets d'environnements et de cadres nationaux dissemblables s'y exercent. Des sociétés multiples s'y juxtaposent.

Bref dans une atmosphère générale d'unité, le dessin, la trame, les assises de l'industrie qu'offrent les rivages de la Provence orientale et de la Ligurie sont d'une richesse propre à révéler une gamme étendue de combinaisons fonctionnelles, de facteurs et de relations causales.

C'était là un ensemble de conditions suffisantes pour que la tentation l'emporte sur les difficultés qui ne pouvaient manquer de surgir. Elles n'ont pu que renforcer un penchant marqué pour l'enquête et pour l'observation directe. A propos de sa Normandie, Sion disait tenir du paysan le meilleur de ce qu'il avait récolté. Dans le domaine industriel la réticence d'un chef d'entreprise, le bavardage de l'ouvrier, les conversations surprises dans un transport public, les confidences de l'ingénieur entre deux portes d'atelier se révèlent des sources d'un prix inestimable. Les transformations du paysage aussi : il y a une morphologie humaine qui n'a pas moins de valeur que toute autre et, outre les quartiers industriels et les établissements importants, il n'est guère non seulement de village mais encore d'écart qui n'ait été reconnu et prospecté.

De là procède le parti pris d'exposition. Dans le respect du concret et le souci d'un contact étroit avec les réalités vivantes elle s'attachera d'abord à l'analyse des caractères morphologiques, structuraux et fonctionnels qu'il est nécessaire de préciser dans le cadre des combinaisons révélées par le paysage industriel et qui conduit au rôle direct des milieux physiques.

Vient ensuite l'analyse du comportement des diverses branches de l'activité industrielle, les unes prospères

et en expansion, d'autres stagnantes, marginales ou en déclin d'où ressortent à la fois des menaces et des promesses pour les combinaisons locales et des responsabilités humaines.

Les enseignements de ce comportement mènent impérativement à l'examen de la place que prend l'industrie dans l'économie générale et la vie active des rivages provençaux et ligures. Il s'en dégage le rôle d'autres formes d'activité capables de solliciter ou d'entraver le développement de l'industrie, un jeu indirect des facteurs naturels, la pression des masses laborieuses et l'influence des structures humaines achève de s'y préciser.

L'importance des responsabilités humaines conduit naturellement enfin aux perspectives et aux conditions d'un aménagement volontaire.

PREMIÈRE PARTIE

FORMES, STRUCTURES ET FACTEURS NATURELS

LE PAYSAGE INDUSTRIEL ; ZONES D'INDIGENCE ET UNITÉS DE RECHERCHE

1) Les fluctuations du paysage industriel.

Entre le Cap Gros Nez qui constitue la limite occidentale de nos rivages et la basse Magra qui les borne vers l'Est, l'industrie n'apparaît que de façon inégale et, à chacune de ses apparitions, le paysage industriel s'affirme différent. Tantôt limité à de minces installations perdues dans la campagne agricole ou dans le flot des immeubles d'habitation, parfois au contraire offrant avec ostentation d'énormes usines fumantes; des rangées de nefs manufacturières répétant sans se lasser leurs toîts dissymétriques et s'accompagnant de tout un cortège de rails et de bifurcations, une famille de cales avec leur couronne d'engins de levage, les longs fours cylindriques des cimenteries entourées de plaies béantes au flanc de collines en passe d'être arasées, d'autres fois enfin associant les formes mineures où atelier et boutique se confondent avec celles de la grosse entreprise dans laquelle fabrication, approvisionnement, expédition, administration s'individualisent soigneusement et disposent chacun de ses bâtiments fonctionnels.

Autour de Toulon se révèle un premier ensemble qui contraste vigoureusement avec les paysages ruraux et résidentiels qui l'entourent. Vue du Faron et de sa corniche, la ville révèle une puissante série d'établissements industriels qui ne vont pas sans quelques prolongements surtout vers l'Ouest.

Au-delà, vers le Nord et l'Est, les aspects rustiques sont moins entamés. Sans disparaître, l'industrie s'émiette et faiblit. Mines et carrières, parfois de belles dimensions, et desservies par un réseau routier, ferroviaire et de téléphériques ne sauraient passer inaperçues, mais se dispersent : de Rougiers au Luc et au Cannet, de Mazauges et la Roquebrussane jusqu'à Carces et Chateauvert. Les petites cités du nord varois, Barjols, Salernes et Draguignan ne laissent qu'exceptionnellement apparaître quelqu'établissement de bonne taille et il en va de même dans les Maures, l'Estérel, le couloir permien.

L'Estérel franchi, avec les villes de la Côte d'Azur, c'est un troisième visage qui se révèle. Les formes classiques usinières ne font pas défaut. Peut-être même reprennent-elles une importance qu'elles avaient perdue depuis les foubourgs toulonnais. L'usine se fait cependant plus discrète. Elle ne s'affiche guère qu'à Grasse. Ailleurs, elle se dissimule soit en s'écartant des agglomérations, soit en s'insinuant dans des vallons étroits. Par contre, les formes itinérantes du bâtiment et des travaux publics s'étalent dominées de la grêle silhouette des grues Potain ou animées par les lourds engins de terrassement et de revêtement. Les carrières prennent possession des gravières et des versants. Une proliferante série de services industriels, qu'ils soient d'installation ou d'entretien comme les corps de métier accompagnant la bâtisse ou les entreprises de distribution de l'eau, se font enfin envahissants tandis que les vallées internes sont colonisées par les centrales hydro-électriques.

C'est la même tonalité qui se prolonge dans l'ensemble entre Menton et Loano. Pourtant les chantiers du bâtiment se font plus discrets en dehors des grands centres d'accueil. Parfois quelques noyaux industriels dressent des blocs usiniers, ainsi à Oneille, mais ce sont surtout des formes artisanales qui émaillent les quartiers d'habitation des petites cités. Non sans analogie avec celles du Var septentrional et oriental; et ici aussi tout cela ne constitue que peu de chose au milieu de vastes espaces rustiques.

Avec un gros chantier naval, Pietra Ligure ouvre la porte d'un monde nouveau où s'affirme vigoureusement un magnifique paysage de grande industrie, sans que pour autant s'anémient, bien au contraire, les formes mineures. Il s'impose à Finale. Il envahit la basse plaine de Vado dont le torrent s'accompagne de bâtiments

de forte ampleur. Il cerne le port de Savone et se prolonge le long de la vallée du Letimbro par delà la gare et les ateliers ferroviaires. Il règne sans partage sur tout l'Ouest du Grand Gênes, domaine encrassé de fumées et retentissant de machines où sous leur coiffe en dents de scie, les ateliers couvrent des dizaines d'hectares, s'implante dans le port, imposant sa charge de lourds camions aux chaussées malmenées, ajoutant ses embranchements ferroviaires privés, son mouvement d'hommes et de marchandises à l'intense trafic marchand, pénètre la vallée du Bisagno, s'insinue dans la ville même. Bien plus, l'usine et l'atelier colonisent l'arrière pays et jusque bien au-delà du faite qui limite le versant padan. Les intervalles eux-mêmes tendent à disparaître : entre Savone et Voltri où débute le Grand Gênes, les deux Albissola, Celle, Varazze, Cogoleto, Arenzano apportent des contributions qui ailleurs feraient grande figure. On est ici loin à la fois de la concentration toulonnaise, non sans puissance mais limitée dans son étendue, du soupoudrage des vastes espaces encore si ruraux du Var et des campagnes comme des urbanisations des Alpes Maritimes et du Ponant Ligure. Dès la première approche, l'industrie s'affirme essentielle et les masses qu'elle mobilise animées de marées réglées par les horloges de pointage, parfois les sirènes maintenues par tradition, prennent une ampleur qui les rend obsédantes.

Au-delà de Gênes, nouveau changement de décor. Dès les faubourgs et les quartiers orientaux de la capitale Ligure, n'apparaissent plus que des installations modestes et noyées dans la masse des immeubles résidentiels. Jusqu'à Zoagli ressuscitent des aspects de Riviera classique tantôt proches de ceux de la Côte varoise, d'autres fois parents de ceux de la Côte d'Azur en même temps que dans l'intérieur le sceau de l'industrie se borne à quelques grattages du sol. Plus loin, avec Chiavari, Lavagna, Cogorno, La Fontanabuona se marque une amélioration mais encore modeste. Il faut aller jusqu'à la vallée de Nè, au Gromolo et au Petronio pour qu'un équipement minier sérieux, quelques usines et des chantiers navals apportent un changement d'atmosphère.

Encore n'est-il qu'éphémère. Depuis les rudes hauteurs du Zuccone et du Gottero jusqu'aux profondes calanques où se nichent les Cinque Terre, le bassin de la Vara et la longue échine qui se poursuit depuis Sestri Levante jusqu'à Portovenere et les îles de Palmaria, du Tino et de Tinetto sont fondamentalement paysans : quelques grattages, des carrières ne font que rendre plus tangibles l'absence de véritables installations industrielles.

Il en va tout différemment du Golfe de la Spezia et de la basse Magra. De fortes darses, un entassement de réservoirs et de tubes aluminisés, une vaste association de fabriques, d'usines, de chantiers navals constituent, autour de la ville, un ensemble rappellant celui de Toulon et qui comporte aussi des prolongements : jusqu'à Ponzano, Santo Stefano, Ortonovo et Sarzana par-delà la Magra, jusqu'aux Grazie et à Portovenere, de l'autre côté du golfe.

Ce rapide survol suffit à individualiser d'une part de vastes lacunes intérieures, d'autre part une série de combinaisons d'ampleur et de développement sans doute variables mais où, inversement, l'industrie n'est jamais négligeable.

2) Zones d'indigence industrielle [1].

Sur les premières il semble superflu de s'attarder. Les données numériques en confirment l'indigence industrielle et fixent leurs limites.

Une première zone de faiblesse apparaît en forme de croissant occupant le Nord Varois et le Nord Ouest des Alpes Maritimes françaises. On en suit sans peine la limite par Seillons Source d'Argens, qui ne compte que 7 ouvriers, Bras qui en expédie moins encore vers les bauxites, Chateauvert où l'on n'en dénombre aucun, Correns dont la seule entreprise de quelqu'importance est un syndicat d'entretien des canaux. Il en va de même pour les communes au-delà de Carces, Cabasse, Lorgues, Flayosc et, plus loin avec Callas où l'on chercherait en vain une entreprise employant plus de 10 ouvriers, Bagnols dont la dizaine d'artisans travaillent tout au plus avec un aide chacun et Tanneron dont, en dépit d'une petite mine de Spath fluor, l'effectif n'atteint pas 40.

Dans le département frontière : quelques indécisions avec le groupe du Rouret d'une part et celui de Gilette de l'autre. Toutefois dans le premier cas, si les 57 ouvriers de Tourrettes et les 61 du Rouret paraissent excéder la capacité d'entreprises indigènes minuscules et rares, l'enquête montre des migrations vers les centres d'emploi du bas pays tandis que la Silicolor et la grosse entreprise de bâtiment d'Opio ainsi que l'atelier de céramique Canal Delfino de la Valbonne expliquent sans difficulté les quelques 120 travailleurs des deux

(1) La base de dénombrement des entreprises, des établissements, des effectifs ouvriers et de l'équipement moteur installé est fournie pour les communes italiennes par (20) et (21). Pour les communes françaises par le dépouillement du fichier I.N.S.E.E., vérification par l'enquête. Il en ira de même tout au long de ce travail.

communes de même que la soixantaine de Roquefort se légitime par le développement qu'y a pris la construction, quelque 300 emplois absorbés sur place.

Gilette, la Roquette sur Var et Bouyon totalisent de leur côté un contingent de même ordre — plus même avec Le Broc — sans qu'apparaisse un seul établissement d'une capacité de 10 personnes, mais l'emploi dans les communes littorales est important. Comme dans le cas précédent le rattachement est donc à opérer vers le bas pays.

En dehors de ces rares cas, la limite de la zone d'indigence ne pose aucun problème. Elle se suit avec la même netteté que dans le Var depuis le contraste qui oppose les 48 ouvriers d'Auribeau, les 36 de Cabris, surtout les 140 de Peymeinade et les 120 de Pegomas aux 2 de Massoins, aux 9 de Marie, aux 8 de Venanson et au néant absolu de Bairols en passant par les 3 de Caussols, les 4 de Courmes, les 10 de Coursegoules et l'unique de Bezaudun.

Les quelques précisions des volumes communaux d'emploi industriel nécessaires à la démonstration donnent déjà le ton. C'est à peine si dans cet ensemble marginal émargent quelques petits centres et isolés. Le meilleur est celui de Barjols où l'on compte 2 tanneries employant respectivement plus de 100 personnes (Planchon & Fils) et plus de 200 (Vaillant & Fils). Encore la 3e grande entreprise indigène, de construction cette fois, n'en mobilise-t-elle pas plus de 20 (Laval) et le cas de Barjols est-il exceptionnel. A Salernes, des entreprises plus nombreuses sont compensées par une moindre ampleur : 3 fabriques de carreaux et de tomettes dont 2 de moins de 20 personnes et 1 de moins de 50, une entreprise de construction de routes de même taille, une dernière de travaux publics mobilisant 200 travailleurs et le total est de moins de 400 ouvriers contre plus de 500 à Barjols. Au Puget-Théniers, on est déjà beaucoup plus bas. Même en ajoutant la fabrique de meubles, que les fichiers statistiques ignorent, aux trois établissements recensés pour absorber de 10 à 20 hommes (E.D.F., T.P. Roubion, Fabrique de pâtes alimentaires) et à l'entreprise de routes Vernoux qui fournit plus de 20 emplois, on ne dépasse guère l'effectif de 300. Les communes comptant plus de 100 ouvriers sont l'exception, celles de plus de 50 peu nombreuses. Dans la majorité des cas, tout se borne à quelques artisanats de desserte immédiate où la bâtisse tient une place de choix, à un petit travail du bois, au grattage dans quelque carrière. Bref, sur cet espace qui se développe pourtant sur une longueur de 120 kms et une profondeur moyenne de 25, c'est à peine si l'on arrive à totaliser 3 700 emplois industriels.

Une seconde zone d'indigence se développe au-delà de la frontière française dans la Province d'Impéria et sur les marges occidentales de la Province de Savone jusqu'à mordre sur le haut bassin des Bormida. La limite en est plus nette encore que celle de la zone française lorsqu'on tient compte des seuls présents aux recensements: derrière Vintimille le contraste est de plus de 800, derrière Bordighera, il dépasse 500 comme au contact de Taggia et d'Alassio; dans le cas le moins tranché l'ordre de quelques dizaines, parfois de la dizaine s'oppose à celui du décuple : 115 à Andora et 28 à Stellanello, 101 à Ospedaletti et 22 à Perinaldo. A ce premier trait s'en ajoute un second : à la différence de ce qui avait lieu pour la zone du Var, les Alpes-Maritimes, dans ce second secteur l'indigence s'étale largement poussant des pointes jusqu'au rivage même : c'est le cas avec les communes de Riva, San Stefano, Cipressa et San Lorenzo d'une part, avec Cervo d'autre part et même avec Borghetto San Spirito où l'on est à la limite. Enfin, dernier trait mais fondamental et qui commande le premier, l'indigence devient impressionnante non seulement par la modicité des mobilisations de travailleurs et l'exiguité des entreprises mais encore par la faiblesse de l'énergie installée.

Sans doute la zone provençale offrait-elle de vastes secteurs de misère, de part et d'autre du Var moyen et en bordure des Basses Alpes notamment et la proportion de communes à peu près dépourvues d'emploi industriel serait ici un peu moindre. Mais la situation se renverse dès qu'on passe aux catégories supérieures: une seule, Calizzano, emploie un peu plus de 100 ouvriers, une autre seulement, Pieve di Teco, approche de cette valeur. Rien d'analogue à ces noyaux de Barjols et de Salernes qui ne sont pas sans attirer quelques travailleurs des communes voisines et évoquent déjà des embryons de complexes. On est même au-dessous du modeste Puget-Théniers. Calizano n'offre en tout et pour tout que 3 installations alimentaires employant 6 personnes, 7 ateliers du vêtement en mobilisant 13, 6 « officines » mécaniques offrant 12 emplois, un droguiste rangé dans la catégorie industrie chimique, 2 entreprises de maçonnerie pour 6 emplois, 4 employés de l'eau et de l'électricité, enfin 22 ateliers où l'on coupe et travaille le bois utilisant quelque 80 personnes. A Pieve di Teco le meilleur consiste en 41 travailleurs du vêtement suivis par 18 mécaniciens, 16 scieurs et menuisiers, 14 employés des industries alimentaires. Calizzano dispose d'une puissance équipée de 276 H.P., Pigna de 130, Chiusia Vecchia de 116, Pornassio de 105 mais au-delà la chute est brutale : 9 à Castelbianco, 4 à Balestrino, 3 à Casanove Lerrone, 2 à Diano Arentino, I à Testico et parfois aucun. Encore n'est-il pas tout à fait certain que les véhicules aient toujours été exclus. N'insistons pas, le fond de tableau est partout constitué par les activités de desserte villageoise, un peu gonflées, par-ci par-là, sur un petit marché, doublées d'une petite industrie du bois ou par la confection, souvent à domicile, sans dépasser jamais le stade artisanal ou celui de la « manufacture » : la règle est l'atelier de 2 personnes se confondant avec l'entreprise. Seule exception, une petite mine

de graphite. Aussi ce domaine un peu plus restreint que les marges provençales ne rassemble t-il pas 1900 travailleurs à peine servis par quelque 2 300 H.P.

Une troisième zone mal pourvue s'affirme à l'Est du pays gênois qu'elle auréole et se poursuit sans qu'on ait jamais de peine à en fixer les limites, par-delà la commune de Borzonasca — exclue en raison de son équipement hydro-électrique — pour s'étaler largement dans la haute et moyenne Vara et affronter directement le littoral au niveau de Levanto.

Plus encore que dans la zone précédente les communes très dépourvues sont rares. Elles se limitent aux hautes vallées de la Scrivia, de la Trebbie où Valbrevenna et Gorreto n'offrent que 12 emplois, Montebruno 11, Fontanigorda 15, Propata 8, Fascia et Rondanina 2. Comme à l'Ouest du Savonais cependant nulle part n'apparaît de centre industriel même rudimentaire. Dans les meilleurs cas la ressemblance avec l'Ouest est frappante. Torriglia doit ses quelque 150 emplois et ses 335 H.P. à 17 petites affaires alimentaires, à une vingtaine d'ateliers vestimentaires, à 14 scieries-menuiseries, à 13 « officine meccaniche ». Levanto compte de même respectivement 26, 30, 16, 13 installations similaires; le seul genre d'entreprise occupant parfois plus de 2 personnes est le bâtiment (5 entreprises et 42 emplois fixes). Sesta Godano a sensiblement le même volume d'emploi que Calizzano (122 contre 124) avec les mêmes rubriques : alimentation, vêtement, bois, mécanique d'entretien et de réparation essentiellement du matériel roulant (21, 21 encore, 9 et 5 entreprises pour 23, 25, 26 et 8 ouvriers) précédant la bâtisse qui prend un peu plus d'ampleur à Varese Ligure dans un climat analogue. Les communes occupant de 30 à 50 travailleurs industriels sont également les plus nombreuses dans la même gamme et l'inlassable répétition de structures artisanales. La plus grande originalité consisterait dans la multiplication des carrières d'ardoise dans le district d'Uscio, de marbre autour de Bonassola et de Framura (1 entreprise et 15 ouvriers; 3 carrières et 36 ouvriers), de talc dans la Vara, qui se substituent au bois et à l'habillement. Détails mineurs et qui ne changent rien au fond de décor. Comme à l'Ouest, l'emploi total est modeste ainsi que l'équipement moteur : quelque 1 800 travailleurs et 3 000 H.P.; à peine moins de bras, guère plus d'énergie pour une ampleur territoriale comparable.

3) Les secteurs industriels et leurs limites.

A côté de ces domaines d'arrière plan, le devant de la scène où s'affirme le fait industriel apparaît à l'observation découpé en 9 ensembles : groupe toulonnais, Var moyen et oriental, Alpes Maritimes françaises, Ponant ligure, Savonais, Gênois, Chiavarais et secteur spézin. C'étaient des unités de recherche toutes désignées. Dès qu'on aborde d'autre part, l'analyse, le découpage se confirme en se précisant. Autout de la concentration toulonnaise, si apparente dans le paysage, se sont tissés des liens qui emprisonnent étroitement bon nombre de communes dont le caractère industriel est assez particulier pour les distinguer du reste du département. Entre ce second secteur et celui des Alpes Maritimes un seuil se marque doublement : par l'avancée des pénuries internes, par la faiblesse de Théoule qui n'entretient qu'un contingent de 75 ouvriers, par conséquent à peine digne de la zone des pénuries, et qui ne compte pas une seule entreprise capable d'offrir 10 emplois. Des Alpes Maritimes au Ponant la discontinuité qui éclate dans le haut mentonnais (18 emplois à Gorbio, 22 à Sainte-Agnès, 6 à Castillon, 9 à Castellar) n'est masquée qu'artificiellement sur le littoral à Menton. Entre Ponant et Savonais non seulement la zone de faiblesse interne prononce une offensive qui la porte à moins de 3 kms de la mer avec les 27 ouvriers de Toirano, les 4 de Balestrino et les 3 de Boissano mais encore Borghetto San Spirito tranche fortement avec ses quelque 500 H. P. sur Ceriale qui n'en a que 75. Savonais et Gênois sont séparés par un groupe de 9 communes de pénurie intérieure (Piana Crixia, Dego, Giusvalla, Mioglia, Pontinvrea, Stella, Sassello, Urbe et Tiglieto) prolongé par un nouveau seuil littoral à Celle qui ne dispose que de 319 emplois et 750 H.P. contre plus de 650 et 1 900 à Albissola et 2 000 et 2 500 à Varazze [2]. Enfin du secteur industriel gênois à celui du Chiavarais, le passage n'est pas moins sensible : à Portofino s'accuse un décalage flagrant par rapport aux deux domaines encadrants.

4) Puissance, régime, formes, structures et complexes.

Les cadres une fois fixés, il s'agit de définir la stature et la personnalité de chacune des combinaisons en précisant au mieux la valeur globale de leur activité, la gamme de leurs productions, l'importance de leurs installations, les caractéristiques de leurs entreprises, les liens fonctionnels qui s'y nouent.

(2) Pour ces 9 communes, respectivement 38, 72, 3, 28, 21, 38, 94, 191 et 24 travailleurs et aussi 58, 221, 8, 45, 26, 22, 99, 177 et 26 H.P.

Il est certain que la détermination de l'activité globale court quelques risques à se fonder sur le seul volume d'emploi. A production égale telle branche exige une main-d'œuvre considérable alors qu'une autre en est peu gourmande. La justesse de l'observation se vérifie même à égalité de niveau technique et de valeur des outillages; elle est faite depuis trop longtemps et elle a trop de fois été répétée, notamment par Milone, pour qu'il soit utile de s'y attarder. La comparaison des tonnages, des cubages ou des métrages a aussi ses dangers. L'idéal serait de disposer de volumes financiers sûrs et complets. En l'état actuel des choses on n'atteint à des données de cet ordre qu'assez exceptionnellement et toujours de façon fragmentaire. On s'est efforcé d'utiliser concurremment tous les éléments dont on pouvait disposer. On a surtout, faute de mieux et sans se dissimuler leurs insuffisances, largement recouru aux H.P. équipés dont la statistique italienne s'efforce de tenir le compte avec beaucoup de minutie et surtout aux consommations énergétiques. Combinées avec l'emploi elles expriment *des puissances industrielles* qui ont au moins le mérite d'être comparables d'un secteur à l'autre.

Le même procédé ou la combinaison de l'emploi et des volumes d'affaires, qui sont cette fois une spécialité des statistiques français, permettent de serrer d'assez près l'importance de chaque branche d'activité au sein des groupes ou des compartiments spatiaux et d'opérer des classements quantitatifs aboutissant à des *régimes de production.*

Il n'est pas plus indifférent qu'une puissance donnée résulte d'une profusion d'installations minuscules et d'entreprises naines ou d'un nombre restreint d'unités morphologiques et structurales de fortes dimensions que de telle gamme de productions ou d'une autre. Celles-ci comme celles-là impliquent des sollicitations et des limitations et il y a des liens certains entre *formes* et *structures,* entre elles, le régime et la puissance.

Dans cette recherche des formes et des structures, les monographies d'établissements que la littérature italienne appelle « unités de travail » et qu'on pourrait qualifier d'installations ou d'implantations constituent à côté des données des recueils statistiques, d'incomparables bases. Elles sont généreuses aussi d'enseignements sur le plan fonctionnel dont l'exploration n'est pas moins féconde que celle des activités productives, des formes et des structures. Toutes choses égales d'ailleurs un secteur dont les branches productives, les installations, les entreprises entretiennent d'étroits rapports révèle un niveau d'organisation, auquel ne saurait prétendre un autre secteur où les activités se juxtaposen simplement et ces différences dans le niveau d'élaboration posent des questions capitales. Dans la pratique d'ailleurs l'intégration va rarement sans un minimum de fortes dominantes dans la gamme, de développement de gros établissements et de grandes entreprises, de puissance industrielle et, si le cas se présente, le problème posé est encore d'un intérêt essentiel.

A côté de ces *complexes techniques, fonctionnels* — technologiques ou commerciaux c'est tout un, à l'exception de celles qui relèvent de la Défense Nationale, les industries étant toujours à but lucratif — les *complexes humains,* ceux qui procèdent des rapports entre lieu de travail et habitat, ne sont pas moins fondamentaux. Ils témoignent de la puissance d'une concentration d'équipements par l'ampleur du domaine sur lequel elle aspire. Ils corrigent ce que peut avoir de restrictif et d'abstrait la simple considération des surfaces industrielles c'est-à-dire couvertes par des installations productives. A ne considérer que celles-ci, on tomberait facilement dans la désincarnation du calcul théorique. Bien plus, même sans chicaner sur des détails comme l'accumulation d'ateliers sur plusieurs étages, dans le cas d'une activité occupant par nature peu d'espace — à l'inverse de ce qui a lieu pour l'agriculture, d'un phénomène par essence discontinu et divers comme l'industrie, se limiter aux surfaces colonisées directement comporte de gros risques d'erreur. Il ne manque pas d'établissement industriel pour le compte desquels s'effectue un travail hors de leur enceinte. Les surfaces dont disposent les établissements sont très inégalement utilisées et même lorsqu'elles le sont dans leur intégralité, elles restent diversement exploitées et rentables. Telle installation de raffinage et de distribution d'huiles minérales disposant de 14 000 M_2 ne traite guère plus d'affaires qu'un atelier de confection qui n'en occupe que 4 500 (978 millions de Lires contre 926) et celle-là est estimée sur bilan moitié moins que celui-ci [3].

Puissance et régime en étroits rapports avec les formes, les structures et les complexes permettent de brosser, secteur par secteur, un tableau de l'état de développement actuel de l'industrie. Il pose de problèmes qui entraînent à la comparaison avec le passé, à la recherche de processus évolutifs, à la détermination des responsabilités directes du milieu naturel, principe de ferments ou de contraintes relatifs.

Dans ces perspectives il s'est parfois révélé nécessaire d'étendre le champ d'investigations jusque dans les provinces limitrophes de la Ligurie, sur des marges qui en furent jadis partie intégrante et où le qualificatif s'est parfois perpétué. On a, par ailleurs, recouru à la notion de *front* pour traduire synthétiquement déclins et croissances.

(3) Il s'agit d'une part des *Industrie Chimiche Riunite Oli Minerali (I.C.R.O.MA)*, d'autre part des *Impermeabili San Giorgio.* (80), XXI[e] édition, 1961, pp. 1503 et 962.

CHAPITRE PREMIER

LE SECTEUR GÊNOIS

C'est dans le compartiment gênois que le paysage industriel s'offre de prime abord avec ses traits les plus classiques et s'affirme avec le plus de vigueur. A l'analyse, il se précise que l'industrie y étend son emprise sur des espaces considérables. Elles s'y développe sous toutes ses formes, des plus élémentaires aux plus élaborées et selon les structures les plus diverses. Elle s'y épanouit dans une multitude de secteurs de la production. Dans ce foisonnement, toutefois, s'opèrent des hiérarchisations qui achèvent de conférer au secteur gênois une personnalité accusée.

I. — L'EMPRISE SPATIALE

Les installations industrielles colonisent quatre districts essentiels du secteur gênois. A partir d'une sorte de cœur industriel centré sur les quartiers et banlieues occidentaux de la capitale ligure se dessinent des prolongements plus diffus à travers le vieux Port et la ville et des apophyses rayonnent vers l'Est, le Nord et l'Ouest.

1) Le cœur industriel gênois.

De l'embouchure du Varenna à celle du Polceverà et de là à la confluence du Verde, de Pegli à Sestri et de Sestri à Pontedecimo, les établissements industriels se suivent presque sans interruption.

Sestri, Borzoli, Multedo et Pegli en comptent 21 de taille impressionnante : 7 installations de constructions mécaniques (celles de la Société Piaggio, de la Société Métallurgique Ligure, de la Nuova San Giorgio, de l'ancienne Aghi Zebra, de l'Ansaldo Réparations, de la Morteo, de l'Infra), 2 de construction électrique ou de précision (celles de la Marconi italienne, de l'Ansaldo San Giorgio), 2 chantiers navals (Ansaldo Sestri et Cantieri Del Tirreno), 1 fonderie (Ansaldo), 2 acieries (Cornigliano S.P.A. et S.I.A.C., Société Italienne des Acieries de Cornigliano), 3 usines chimiques (Ansaldo — Coke, Società Industriale per l'Ossigeno, Dufour Mannite), 1 de matériaux de construction (Ceramica Ligure Vaccari, établissement de Borzoli), l'unique manufacture des tabacs ligure, 3 installations alimentaires ou de confiserie (Elah, Piseo, Dufour Caramelle), 1 minière et de matériaux de construction (Ing. F. e C. Tassara).

A Rivarolo et Campi s'en logent presqu'autant, toujours de grandes dimensions : 1 de mécanique (l'Ansaldo Ferroviario), 1 de construction électrique (l'Ansaldo San Giorgio), 2 fonderies (Fonderie e Aciaierie Ligure, la Certosa), l'importante installation travaillent le cuivre de la Delta, celle de la Poggio et Cambiassa un peu plus modeste, les 2 raffinerie de pétrole de la F.I.L.E.A. et de la Condor, la grosse savonnerie de la Mira-Lanza,

l'usine chimique du Colorificio Attiva, les ateliers de broderie Biella, les usines de produits alimentaires, enfin, de la Centrale del Latte, de le Biere Cervisia, des biscottes Vinelli.

De San Quirico à Bolzaneto, Pontedecimo et plus en amont encore la vallée du Polcevera en loge une bonne vingtaine de gros gabarit : les ateliers de mécanique Ascesa et ceux de l'Officina Rivarolesa, de la Montanelli et de la S. I. A. C. dont c'est le second établissement, les constructions électriques de la Fulgor, les peintures et vernis G. Tassani, les 3 raffineries d'huiles minérales de l'E.R.G. (Garrone) de la Purfina, de San Quirico (Dellepiane), la savonnerie Lo Faro qui fait pendant à celle de la Mira Lanza, les ateliers de la Migas, de la Supergas, M. Rolih et L. Costella, les énormes fabriques de matériaux de constructions de la S.A.N. A.C., les Aciéries Bruzzo (Aciaierie e Ferriera di Bolzaneto) les 2 fonderies Grondono et F. Perino, l'usine cotonnière Boriolo, les tricotages Santo Dasso.

Sampierd'Arena enfin n'abrite pas moins de 17 importantes installations derrière ses quais et parmi ses énormes entrepôts. La grosse mécanique s'y est installée avec l'Ansaldo-Meccanico qui regarde les aciéries de la Cornigliano de l'autre côté du Polcevera et « la Cooperativa di Produzione ». La construction Electro-mécanique y est également représentée, doublement, avec les « Controlli Elettromaccanici » et la Firar. Cinq établissements y travaillent le fer blanc (De Andreïs-Casanova, Diana, Sociéta Ligure di Lavorazione della Latta, E. Bozzolo et G. Tardito). Trois places de choix y étaient, récemment encore, réservées aux textiles avec l'usine de chanvre du Canapificio Ligure, l'usine de Jute du Jutificio Eridania, l'usine de lin et de chanvre du Linificio e Canapificio Nazionale [1]. Les industries alimentaires clôturent brillamment la série avec l'établissement de la Societa Ligure d'Industria e di Commercio, la torréfaction de café Tubino et surtout les huileries Costa, la raffinerie de sucre de l'Eridania et la minoterie de l'Esercizio Molini.

Dessinant une espèce de T renversé dont la tige figure le Polcevera et la barre horizontale le rivage, ce gros ensemble qui réunit 70 installations de forte taille est bien le cœur industriel du secteur gênois. Sa puissance est d'autant plus impressionnante que tout ce qui l'entoure et tout ce qui comble les intervalles entre les établissements est encore typiquement industriel. Pegli, Cassanello et Multedo sont des classiques faubourgs ouvriers. Dans l'allure des immeubles, l'aspect des boutiques, la vie de la rue de Pegli, de San Giovanni Battista et de Sestri comme de Sampierd'Arena s'affirme dès l'abord la nature de quartier usinier. Ce sont encore des casernes de logements ouvriers qui escaladent les hauteurs de Coronata; l'acier y remplace même le béton — ultime empreinte de la sidérurgie. Et de Campi à Mignanego, les jardinets de Teglia, de Bolzaneto, de Morigallo, de Cambiaso ou de San Quirico ne font que confirmer leur caractère de banlieue industrielle : les paysages de Saint-Denis, de Saint-Fons, de la Barasse, à la nuance italienne près.

2) Les prolongements du port et de la ville.

Tout l'arc du *vieux port,* de la « Lanterne » au bassin de plaisance et au yachting club est jalonné d'installations : centrales électriques d'abord, chantiers navals ensuite et même usines et ateliers ayant leurs propres fabrications à deux pas des quais marchands. La centrale de l'Edison Volta à la « Lanterna » produit 300 000 kwh et s'accompagne de gros postes de contrôle et de distribution. Douze chantiers navals ou entreprises d'entretien des navires égrènent leurs installations en un chapelet qu'interrompt tout juste la gare maritime : Cantieri di Multedo, Cantieri del Tirreno, Ente Bacini, Cooperativa operaia del ramo industriale del Porto, Officina Allestimento e Reparazioni Navali (O.A.R.N.) entreprises Mariotti, Musumacci, Campanella, Oto le Grazie, Malvicini, M.G.N., San Giorgio del Porto. La mécanique fait acte de présence avec la Fabbricca Italiana Gazometri Montaggi Industriali et la Corado. La De Martini travaille les étoffes. La papeterie est représentée par la Portoria, l'alimentation par le Pastificcio Ligure.

Bien qu'à un degré moindre *la ville* est aussi pénétrée : non seulement de petits ateliers mais encore d'impressionnants bâtiments affectés aux directions et aux bureaux et même d'établissements productifs de dimensions respectables. La Piazza Carignano n'est pas seulement dominée par l'église Santa Maria mais aussi par le Siège Social de l'Ansaldo. Le quotidien « Secolo XIX » y dispose d'une vaste installation et trois autres entreprises d'édition et de polygraphie y ont implanté : 4 ateliers de taille (Soc. Az. Editrice Periodiche, Soc. Edizione et Publicita, Agis).

3) Les apophyses du Bisagno et des rivages orientaux.

Vers l'Est, la vallée du Bisagno voit ses traditionnels jardins amputés par les établissements de 10 grosses firmes. A l'aval, ce sont les ateliers mécaniques des Fonderies e Smalterie Genovesi, les tanneries Bocciardo, les

(1) Le Jutificio de la Société Eridania a cessé son activité en 1959.

fabriques de chaussures Gazzaniga, l'usine à bois Segalerba. A Quezzi, plus exactement à Ponte Carrega, face au célèbre Cimetière de Staglieno, c'est la fabrique de l'Italcementi. En amont et jusqu'au delà de Molassana, encore un atelier mécanique, une usine de constructions électriques et une d'alimentation sans compter les installations de la Bachelfibra et de la Martignoni (munitions et cartouches) qui pousse un atelier jusqu'à Davagna et les 2 grosses installations de matériaux de construction de la Plinthos à San Desiderio di Apparizione et à Doria.

Toujours vers l'Est, le rivage est colonisé de Quarto à Camogli en passant par Quinto, Sturla, Nervi, Sori, Bogliasco. Voici les ateliers Boero (peintures et vernis), les laboratoires de « Terapia Sperimentale », l'usine pharmaceutique Piam, la verrerie Fontana, la papeterie Sacca, l'imprimerie Saiga, l'Industriale di Quarto, les deux usines de produits alimentaires Saiwa et Prati, la fabrique d'imperméables San Giorgio de Sturla et les usines Job et S.C.A.R. (cacao) de Nervi puis les établissements Astra Araldo, Supergas Aura, Azzimonti et enfin les horlogeries de clocher d'Uscio.

4) Les tentacules de l'Ouest et du Nord.

Ces prolongements orientaux font cependant pâle figure en comparaison des apophyses occidentales et septentrionales. Les installations y perdent de l'ampleur. Elles s'espacent et l'industrie cesse de régner en maîtresse au milieu des immeubles résidentiels du littoral ou parmi les campagnes de plus en plus intactes à mesure qu'on remonte le Bisagno. A l'Ouest et au Nord, au contraire, les formes industrielles accompagnent fidèlement le rivage, pénètrent toutes les vallées qui sont les seuls domaines de vie, remontent très loin en débordant les cols, se maintiennent plus pures.

Sur le rivage, au-delà du Varenna, l'énorme densité sestrienne faiblit : les établissements s'espacent et leur alignement perd de la profondeur. A Voltri l'Ansaldo développe sur plusieurs hectares sa fabrique de charpentes métalliques, l'Ilva dispose aussi de vastes surfaces et l'Officina Verrina emploie près de 400 personnes. Arenzano emploie encore quelque 500 ouvriers. L'Italsider s'est solidement implantée à Cogoleto qui mobilise un millier d'hommes et plus de 4 000 C. V. La grosse usine textile du Cotonificio Ligure (850 emplois) et d'importants ateliers consacrés au bois, et à la tannerie (Rossa Conceria), à la réparation navale (Cantieri Baquetto, 230 ouvriers) valent presque un volume d'emploi double et une puissance motrice à peine moindre à Varazze.

La vallée du Cerusa abrite au moins 2 fortes papeteries (Cartieri Val Cerusa et A. Barbarossa) ainsi que l'usine de produits alimentaires Waxe Vitale. Mele fournille de papeteries et d'installations textiles se pressant dans l'étroite gorge du Gorsecio et s'accrochant aux raides versants avec leurs plus de 2 600 H. P. équipés.

Sur le versant padan, le Cotonificio Cerusa projette une installation à Masone, le Cotonificio Ligure une autre à Rossiglione où la fabrication des meubles se développe d'autre part en une série d'ateliers escrotant une puissante usine. Avec le Cotonificio Val Bormida et le Mobilificio Triestino, Campo Ligure de son côté dispose au moins de 3 établissements respectables. Au total pour les 3 communes de cette *haute Stura,* toutes d'aspect typiquement industriel, une bonne dose d'emplois et d'équipements.

Dans la *vallée de la Scrivia,* la série est plus longue encore et plus étoffée. Elle débute dès Montoggio avec une fabrique de chaux hydraulique et 2 cimenteries entourées de carrières et employant au total plus de 31 000 H. P. Elle se poursuit dans le bassin bien ouvert et verdoyant de Savignone où l'usine du Cotonificio Defferrari est une belle pièce. L'ampleur devient considérable à Busalla où la gare se pare d'une importante batterie de réservoirs pétroliers entourant une raffinerie et où La Filanda Isorella couvre quelques hectares au départ de la route de Casella tandis que le replat de rive droite, au Nord Est de la courbe de l'Autostrade et de part et d'autre de la petite route de Crocefieschi, se couvre d'installations, (celles de la Rossbéton, machines pour l'industrie du bâtiment, de l'A.G.I.P., de la Double Golden, de l'ICROMA relevant de la pétrochimie et de la distillation des huiles). L'agglomération même est corsetée d'usines et d'ateliers qui se prolongent en queue de comète sur la route de Ronco (Protex, Raffinerie d'huiles d'Olives, Société Sidérurgique de Busalla, A.R.M.C.O. spécialisée dans les tubes en fer à double paroi, vitreries, meubles. Ronco où la seule métallurgie utilise plus de 7 000 H. P. et les industries alimentaires près d'un millier n'a pas moins d'importance. Avec Isola del Cantone apparaît un fléchissement, pourtant à l'entrée de la gorge la Fabrique Italo Belge de laine d'acier plante dans la gravière de vastes bâtiments évalués à quelque 200 millions de Lires. Surtout l'intérêt rebondit plus à l'aval. Dès Rigoroso s'impose la puissante masse d'une cimenterie à l'entrée du tunnel coupant l'ancien lacet de la Nationale 35. Arquata rassemble 3 briquetteries dont une énorme, la forte savonnerie Asborno, les nouveaux bâtiments de la Cementfer. A Serravalle les installations de la C.I.E.L.I. (Cia Imprese Elettriche Liguri), de la F.I.D.A.S., de la Fisoil-Gastaldi pourtant non négligeables sont écrasées par celle d'une gigantesque briquetterie surmontée de 3 cheminées et qui couvre plusieurs hectares. A Novi, enfin, dominée par les établissements de l'Italsider (2 000 emplois), de la Pernigoti, de la S.C.A. (Saponi, Colle, Concimi ed Affini) et les chocolateries,

la confection mobilise 160 travailleurs, le travail du bois 230, les matériaux de construction plus de 300, la mécanique et les textiles plus de 500 chacun avec plus de 2 000 H. P. pour ces derniers, les industries alimentaires un millier d'ouvriers et quelque 3 000 H. P., la métallurgie près de 2 500 personnes et 32 000 H.P. La vallée de la Scrivia est une rue industrielle insérée dans les paysages désolés de l'amont et les paisibles campagnes de l'aval où, à Voltaggio comme à Gavi, de lents attelages de bœufs continuent patiemment de tracer leurs sillons.

5) Le complexe humain.

La zone de très forte concentration usinière de Pegli à l'extrémité du vieux port et de Cornigliano-Sampierd'Arena à Pontedecimo, les zones d'industrie diffuse à travers la ville, dans la vallée du Bisagno, et sur le littoral oriental, les grains de rosaire des rivages occidentaux, de la Cerusa, du Leiro, de la Stura et de la Scrivia ne constituent qu'un élément, essentiel sans doute mais qui ne saurait suffire à lui seul. D'une part on n'a tenu compte que des installations fixes et les chantiers, nomades par essence, du bâtiment et du génie civil et naval débordent d'activité en bien des points qu'on a jusqu'ici négligés : en pleine ville où s'édifient de gros immeubles Via Degli Archi et des gratte ciels à deux pas de la Bourse, à Piccapietra qui se couvre d'immeubles luxueux, à Sestri et Multedo avec le complexe aéro-pétrolier, à Recco à peu près détruit par les bombardements [2]. D'autre part les communes usinières ne sont pas seules à participer à l'activité industrielle : faute d'installations à leur porte, les hommes des communes voisines vont s'engager à quelques kilomètres, parfois à plusieurs dizaines, tandis que des éléments de direction et d'encadrement divergent de Gênes et l'ensemble des migrations pendulaires tisse un complexe humain qui déborde la zone des implantations productives [3].

Le cœur industriel du grand Gênes et même ses zones moins pourvues exercent une incontestable attraction sur les communes marginales. Camogli fournit un contingent minimum de l'ordre de 300, Recco et Bogliasco presque autant, Pieve une bonne cinquantaine dont un bon nombre se retrouvent aux chantiers navals de Sestri et du port. Quelques uns même viennent d'Uscio et d'Avegno. Davagna et Bargagli participent encore pour 100 et 200. De Cogoleto Arenzano et Mele, c'est un bataillon d'un millier qui se dirige vers le gros noyau Sestrais. De Campo Ligure et Masone quelque 1 500. De Ceranesi, Campo Morone, Mignanego et Serra Ricco davantage vers les grosses installations polceveriennes. Sant'Olcèse enfin, gros dortoirs d'ouvriers et d'employés sur la petite ligne Gênes-Casella en expédie quotidiennement quelque 300 sur Gênes et une poignée sur la Scrivia. Les centres usiniers de la Scrivia aspirent en effet aussi : une centaine de la montagne dont 80 de Crocefieschi, presque le double d'Isola qui se partagent entre Ronco et le groupe d'aval. De Gênes se répandent en revanche spécialistes et dirigeants vers les centres de banlieue et les foyers satellites. Le président Directeur Général du Maglificio Santo Dasso réside à Gênes et y a ses bureaux. Il en va de même pour les états-majors de tous les gros établissements. Les liens se trouvent encore resserés du fait que presque tous les sièges sociaux sont installés à Gênes ainsi que les organes directeurs. Sur 79 grosses affaires représentées par de grands établisements producteurs dans le secteur gênois, 69 ont leur siège dans la cité dont la F.I.T.B.L.A. d'Isola del Cantone, l'A.R.M.C.O. et l'I.C.R.O.M.A. de Busalla, le cotonificio Cerusa, l'industria Juta d'Arquata et jusqu'à la compagnie des eaux minérales de Novi et à l'Italsider de Novi et Cogoleto.

On se trouve finalement ainsi en présence d'une ossature usinière rayonnant autour de l'embouchure du Polcevera où la concentration est maxima, muselée par la participation laborieuse de multiples unités marginales, le tout solidement assemblé par une direction gênoise à l'exception de l'extrême groupe septentrional fortement engagé dans la plaine du Pô et constituant une limite d'influence. Au total un complexe humain de 26 communes agglutinées autour du grand Gênes et représentant au total plus de 900 km².

(2) (224) Les calques à l'échelle de la p. 37 donnent une idée de l'ampleur des travaux dans le complexe de Sestri-Multedo. Les projets n'ont cessé de prendre de l'ampleur. Les plates-formes de l'aéroport sont achevées. La Foire de la Mer l'est aussi. L'établissement O. Sinigaglia gagne sur la mer. De nombreux développements du port sont prévus ou en cours : *infra* 3e partie, chap. III.

(3) Ces mouvements pendulaires ne sont pas simples : ils excèdent parfois la journée et ne s'exercent pas dans le même sens; l'appât d'une meilleure place, quelques démêlés avec un patron, un dirigeant, le contremaître, les déséquilibres entre offre et demande de personnel qualifié ou spécialisé y introduisent, d'autre part, une certaine instabilité. Il est difficile de dépasser le stade de bilans et approximatifs. Le rapprochement du personnel industriel présent aux recensements et de l'effectif résident autorise un dégrossissage que l'on peut parfois contrôler avec les excédents ouvriers du centre d'appel pour lequel il arrive qu'on trouve 110, 120 ou même 130 % de ce qu'on devrait rencontrer, voire de la population active totale. L'enquête répétée et systématique après des établissements et des entreprises apporte plus de précision. Ce n'est quand même qu'avec réticences et presqu'à contrecœur qu'on se résoud à chiffrer ces échanges. Aussi bien l'important est-il de faire le départ entre ce qui participe et ce qui reste étranger aux districts usiniers.

II. — LES FORMES ET LES STRUCTURES

Quoique brève et essentiellement fondée sur les plus amples installations l'analyse des espaces usinuers laisse percevoir l'existence de formes plus modestes. A côté de l'ampleur de l'espace sur lequel l'activité industrielle imprime son cachet, le second caractère du secteur gênois c'est de mêler grandes, moyennes et petites installations dans des proportions que l'analyse concrète permet de définir mieux que tout autre procédé [4].

1) Les grands établissements.

Ils sont volontiers d'énormes dimensions. Trois exemples en peuvent être retenus : celui de l'établissement Oscar Sinigaglia, celui des Chantiers Ansaldo de Sestri, celui du Meccanico Ansaldo.

Sur le rivage de Cornigliano, à l'embouchure, rive droite du Polcevera, *l'établissement Oscar Sinigaglia* produit des aciers plats laminés à chaud allant de la tôle forte universelle aux feuilles de moins de 2 m/m d'épaisseur, laminés à froid en tôles fines, rouleaux et feuillards, tôles étamées, tôles fines, rouleau et feuillards galvanisés, plombés et aluminés. Dite à cycle intégral, l'installation part du minerai de fer, du coke et de calcaires utilisés comme fondants pour aboutir au produit final. La fabrication se décompose alors en 3 phases, production de fonte, production d'acier, laminages éventuellement accompagnés de revêtement et procède par masses dans des installations gigantesques richement outillées [5].

L'établissement ne comporte pas moins de 45 bâtiments couvrant 23 ha sur un espace total de un million de M_2 avec, pour desserte : 14 kms de routes « intra muros », 50 kms de voies ferrées privées reliées directement aux 3 gares de Sestri, Campi et Sampierd'Arena ainsi qu'un système de quai et appontement équipé de grues et ponts roulants où les plus gros minéraliers viennent accoster directement : le Môle Nino Ronco que concède le Consortium Autonome du port de Gênes puis un môle et un quai appartenant en propre à l'aciérie étendue sur la mer.

L'emploi est de 6 500 personnes. Mais ce volume, pourtant considérable, est sans rapport avec la puissance efficace de l'affaire. Le facteur important c'est l'ampleur et la perfection de l'outillage, la rationnelle disposition des ateliers, des installations, des services. Le train de laminage à chaud qui manipule des lingots de 50 tonnes, fonctionne avec 5 hommes et l'on a ici un exemple éclatant des cas pour lesquels l'effectif main-d'œuvre est sans signification réelle et dangereux à utiliser seul.

Avec cet effectif et ce puissant équipement, l'établissement Oscar Sinigaglia absorbe annuellement 2 800 000 tonnes de matières premières par le môle. Sa production d'acier s'est établie à plus de 1 500 000 tonnes, près du 1/5e de la production italienne et sa capacité est de l'ordre de 2 millions. Le bilan de 1960 faisait ressortir : une valeur de plus de 157 milliards de Lires pour les seules installations, plus de 35 milliards de stocks, un volume d'affaires de près de 115 milliards.

(4) Aucune donnée statistique n'est capable de rendre compte des proportions selon lesquelles s'opère cette association. Le classement du recensement de 1951 en fonction de volumes d'emploi échelonnés a le défaut de ne se fonder que sur l'emploi et de se limiter à la province. Les seuls résultats connus du recensement de 1961 sont par commune mais ne détaillent que jusqu'à 10 employés. Les tables de l'Association des Industriels ne tiennent compte que des membres de cette association et mêlent les catégories tant en soi que relativement c'est-à-dire d'une part quant à l'ampleur des établissements où les contrastes sont saisissants, d'autre part quant à la représentation proportionnelle des divers types.

(5) *La première série d'opérations* s'effectue à l'aide d'installations d'agglomération des menus minerais dotée d'un outillage complexe, d'une cokerie à 3 batteries capables de produire plus de 2 000 tonnes par jour et de 3 hauts fourneaux d'une capacité de 750 tonnes. La fonte produite par les hauts fourneaux est chargée à l'état liquide dans des véhicules de type sous-marin qui la transportent dans six fours d'une *aciérie Martin Siemens* débitant chacun 250 tonnes par coulée. Le *laminage à chaud* comprend un train ébaucheur duo réversible où les lingots sont laminés et transformés en brames, un laminoir réversible « quarto » universel avec table de 3 m pour la production des tôles universelles et des plats larges, un train finisseur à six cages « quarto », continu, avec table de 2 m pour la production des tôles moyennes de 1,5-9 m/m d'épaisseur et de 600 : 1 800 m/m de largeur. Le *laminage à froid* comporte un laminoir à 4 cages « quarto » continu avec table de 1 650 m/m pour la production des coils, un laminoir réversible « quarto » à table de 1 050 m/m pour les tôles minces et fers blancs. Train à chaud et train à froid comportent chacun sa série d'installations auxiliaires, notamment pour le décapage continu. Le finissage des tôles minces à froid dispose d'ailleurs, outre l'appareillage de nettoyage électrolytique, de recuit et de finissage proprement dit de 5 machines à étamer et d'une installation Sendzimir de *galvanisation*. L'ensemble se complète, à l'extrémité de la chaîne de fabrication, par une chaîne *d'étamage électrolytique* comportant, outre l'empilateur-classeur, les cisailles, les vasques, les puits, la tour de fusion, la soudeuse et les tambours d'enroulement, une installation de rayons ultra violets et une de rayons bêta. Il s'accompagne aussi de *laboratoires* d'analyses chimiques, métallographiques et spectroquantométriques de recherche et d'études sur les matériaux, d'une centrale thermo-électrique, d'une station de pompage de l'eau de mer (employée pour le refroidissement) et de l'eau douce du Polcevera, d'ateliers d'entretien, de magasins et de dépôts pour les stocks de matières premières et de produits finis.

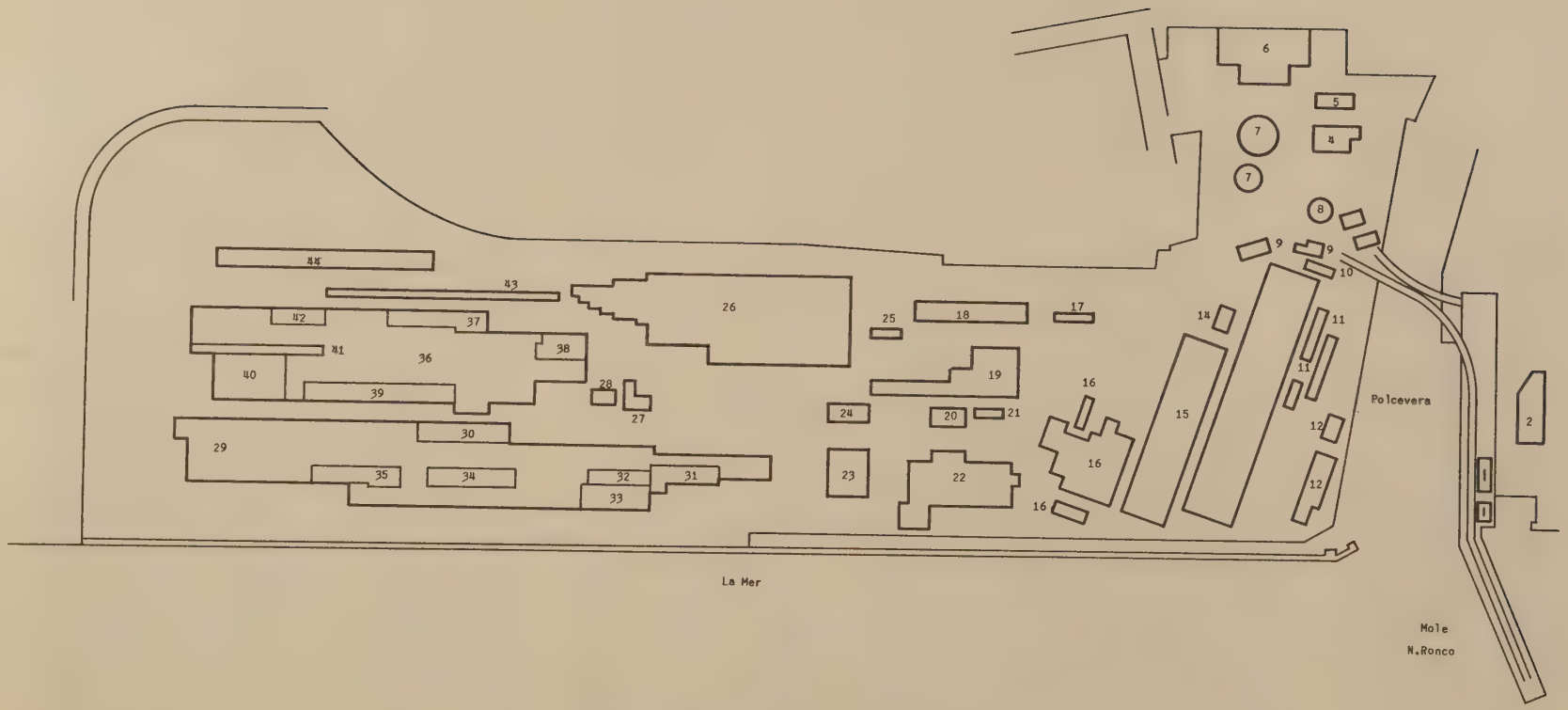


FIG. 1. — *L'établissement Oscar Sinigaglia de la Cornigliano S.p.a.*

1. Bureaux et installations de quai. — 2. Parc à minerais fins. — 3. Préparation des houilles. — Dépôt des locomotives. — 5. Direction. — 6. Bureaux de direction (Palais Bombrini). — 7. Gazomètres. — 8. Centrale de pompage et réservoirs d'eau. — 9. Broyage et préparation du minerai. — 10. Bureaux de la Cokerie. — 11. Cokerie. — 12. Dérivés du coke. — 13. Dépôt de charbon. — 14. Agglomération. — 15.Dépôt de minerai. — 16. Hauts fourneaux. — 17. Machine à couler. — 18. Dépôt de fonte. — 19. Magasin et atelier de charpenterie. — 20. Entrepôts généraux. — 21. Laboratoire chimique. — 22. Centrale thermoélectrique. — 23. Atelier de réparations. — 24. Dépôt de mazout. — 25. Bureaux de l'aciérie. — 26. Aciérie Martin. — 27. Bureau des laminoirs. — 28. Sous-centrale électrique. — 29. Laminoirs à chaud. — 30. Dépôt des tôles fines terminées à chaud. — 31. Fours lits. — 32. Moteurs. — 33. Dépôt et préparation des brames. — 34. Moteurs (salle 2). — 35 Moteurs (salle 3). — 36. Laminoirs à froid. — 37. Fours de rechauffage. — 38. Moteurs (salle 4). — 39. Décapage continu. — 40. Magasin des rouleaux et tôles fines. — 41. Galvanisation. — 42. Etamage. — 43. Rampe pour ferrailles et magasin à briques réfractaires. — 44. Magasin à ferrailles et hangar de préparation. — Sidérurgie sur l'eau.

L'Oscar Sinigalia constitue la plus puissante aciérie non seulement d'Italie mais de toute l'Europe du S.E. De son côté, *le chantier Ansaldo de Sestri* est le plus vaste d'Italie. Installé au fond d'un vaste port artificiel de 600 m sur 600, fermé par 3 longues digues, dont une double vers la haute mer et séparé en 2 bassins par un môle médian, il s'étend, assez fortement dans l'intérieur de l'agglomération de Sestri pour obliger la route à faire un gros détour. Derrière le bassin oriental dont les môles et quais sont affectés à l'armement et à la finition des navires lancés se développent une dizaine de séries de bâtiments qui débordent largement le bassin : Direction, services administratifs et techniques, salle à tracer gigantesque, ateliers du bois, du fer, de la mécanique, dépôts et magasins dont les multiples fuseaux de rails s'orientent d'un côté vers les divers quartiers de l'installation, de l'autre vers la ligne Gênes-Savone. En arrière du bassin du Ponant, le débordant également et surtout se développent sur le maximum de profondeur (plus de 300 m), c'est le département des formes. Les 4 les plus proches des bâtiments et ateliers ont longtemps été dominés par les 2 hauts pylônes à 4 jambages d'un pont à filins multiples sur lesquels se mouvaient les engins de levage qui conféraient aux chantiers de Sestri une silhouette parfaitement originale. Les 8 vieilles cales sur lesquelles glissaient les coques et les grues aériennes dont la portée se limitait à 10 tonnes (27 en association) ont été condamnées par la préfabrication conquérante. A la suite d'enquêtes, d'études, de raports et de plans de modernisation et de rationnalisation le chantier de Sestri a presqu'achevé de faire peau neuve [6].

Une route surélevée remplace l'ancien passage à niveau. Trois bassins, respectivement de 215 m sur 36 (oriental), de 255 m sur 36 (central) et de 245 m sur 42 (occidental), permettent de construire et de mettre à l'eau des coques jaugeant jusqu'à 85 000 tonneaux. La digue intérieure rendue inutile par la construction de la grande piste de l'Aéroport Christophe Colomb est en voie de suppression. Deux grues tournantes sur rail de 60 tonnes et 2 de 40 sont affectées au plus grand bassin. Deux autres grues de 60 tonnes et 2 de 20 desservent les bassins mineurs. Cinq hangars couverts affectés à la préfabrication flanquent, d'autre part, les nouvelles installations.

Les chantiers Ansaldo de Sestri disposent ainsi d'un puissant outillage, servi par plus d'un kilomètre de quais d'armement et par un réseau routier et ferroviaire dense. Ils se développent sur un plan d'eau de 36 Ha et sur quelque 23 Ha de terre ferme encore. Ils mobilisent quelque 4 200 ouvriers, 700 employés et techniciens, une douzaine d'administrateurs; en tout plus de 5 100 personnes.

Dès avant que s'achève leur modernisation ils absorbaient 30 à 40 000 tonnes de matières premières par an ce qui leur conférait une capacité de production de l'ordre de 190 000 tonneaux soit 6 navires citernes de 31 500 T. J. B., gabarit courant, et leur valait un chiffre d'affaires de la centaine de milliards en 1960. C'était de Sestri que sortaient les plus grosses citernes de confection italienne comme « L'Egeria » de plus de 52 000 T. J. B. et les plus luxueux et fins transatlantiques tel le « Léonardo da Vinci » long de 232 m, jaugeant 32 000 T., filant 23 nœuds, vitesse de croisière, équipé de 2 radars et dont les spécialistes français se sont plus à reconnaître la rapidité de construction (mis sur cale le 23 juin 1957 — lancement le 9 décembre 1958). Et déjà avant la récente modernisation la comparaison était édifiante avec bien des chantiers français qu'il s'agisse des chantiers navals de la Pallice ne disposant que de 35 000 M_2 et tout juste capables de lancer des bâtiments de 7 000 tonneaux, des chantiers de la Ciotat équipés seulement de 2 cales ne pouvant lancer que 80 000 tonneaux par an et même des Ateliers et Chantiers de France à Dunkerque dont la capacité se limitait encore à 120 000 [7].

On reste peut-être à distance des grands chantiers du monde atlantique et des installations nippones. Avec leurs deux formes géantes, les seules au monde à admettre la construction simultanée de deux coques de 377 m, leur incomparable outillage et cette technique sans cesse perfectionnée qui les fait solliciter jusque par les armateurs de pétroliers californiens et les compagnies de cargos britanniques, les Chantiers de Penhôët, par exemple, gardent quelque supériorité; l'Ansaldo de Sestri n'a, par contre, rien à envier aux chantiers de Venise, à ceux de Monfalcone, aux campaniens ou aux palermitains.

Après ces deux géants le « *Meccanico Ansaldo* » fait cependant encore excellente figure. Situé sur la rive gauche du Polcevera entre la Via Aurelia et l'épaulement du Môle Nino Ronco, il se découpe en 2 blocs dont le plus vaste, au Nord, est traversé par la voie ferrée de Vintimille et la bifurcation vers Campi et vers Sampierd' Arena ici en surélévation. Pour ses fabrications de moteurs marins à vapeur et Diesel allant du petit engin destiné à la barque de pêche jusqu'aux énormes groupes de 50 000 chevaux équipant le Christophe Colomb et l'André Doria, de centrales thermiques comme celle de 60 000 CV installé à Chivasso, de chaudières marines et fixes, de réducteurs à engrenages de précision; de turbo générateurs et de générateurs Diesel, il dispose d'ateliers parfois remarquablement équipés dont un dont le modernisme va jusqu'à l'air conditionné, d'un vaste

(6) Principalement conduits et élaborés par la Commission italienne d'Etudes et d'Enquêtes sur l'industrie mécanique (C.I.S.M.) avec la collaboration de l'Institut de Recherches Stanford.

(7) (275) 1960, Construction, *passim*.

four de traitement thermique de 5 m de long, 5 encore de large et 12 de profondeur, d'un four tournant d'essai à chaud des rotors de turbines et de générateurs, de laboratoires de contrôle et de recherches capables de mesures à 0,25 micron.

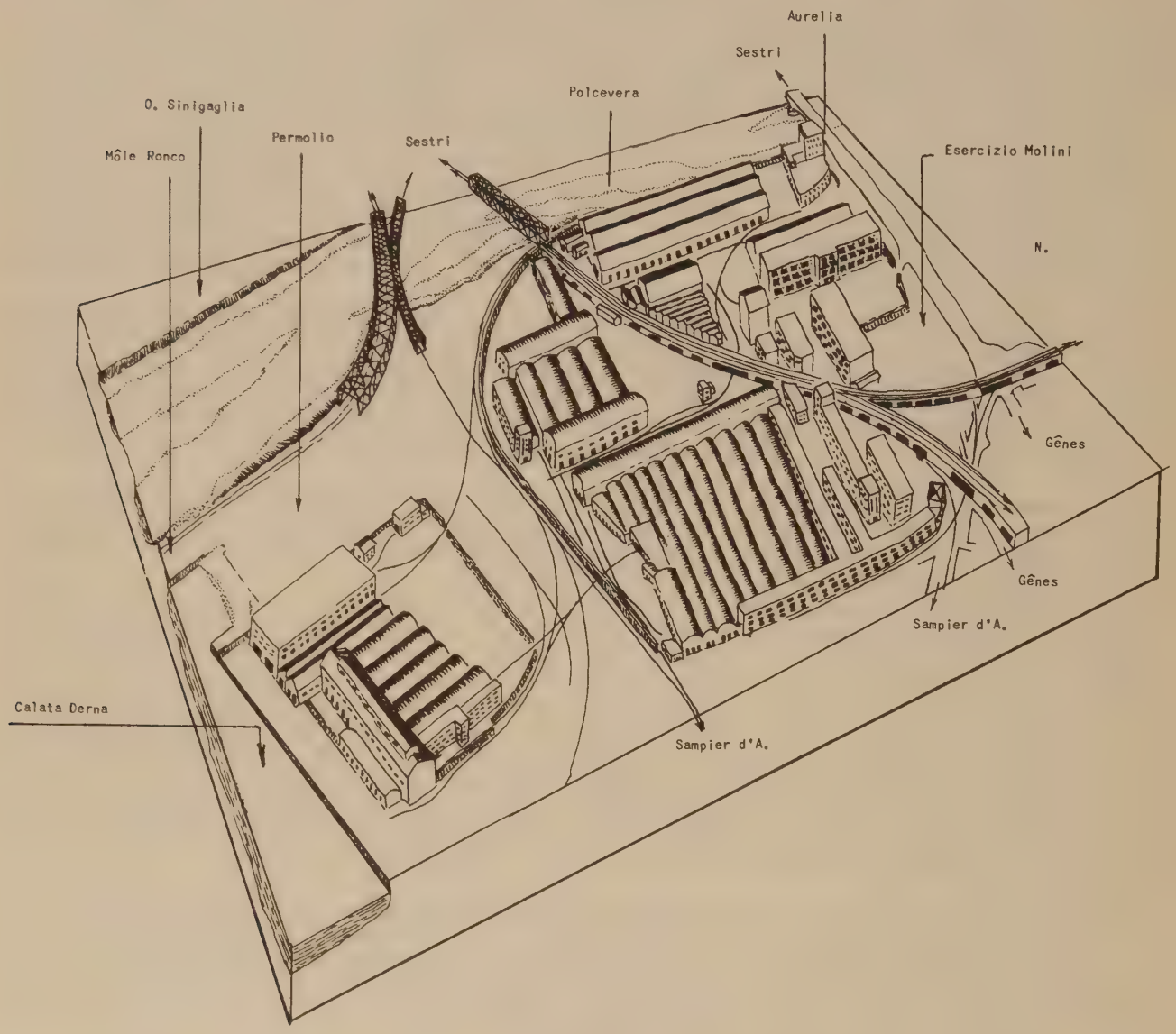


Fig. 2. — Le Meccanico Ansaldo

Deux blocs. Passage de la voie ferrée à travers le bloc N. Contact direct avec l'Aurelia (Pont) et avec le port (Calata Derna). Pont ferroviaire Sinigaglia - Mole Ronco. Murs de clôture. L'espace à l'E. du bloc N. est occupé par la Minoterie de l'Esercizio Molini, installation de moyenne grandeur qui donne l'échelle. Front de mer et marge occidentale du port.

Faute de disposer d'une comptabilité séparée il n'est pas possible de préciser la production, les résultats d'exercice, la valeur du terrain, des bâtiments et de l'outillage. A la différence même de ce qui était pour les chantiers le volume d'affaires n'est pas précisé ce qui pose un problème que nous retrouverons. Pour l'instant l'essentiel est d'une part que les données officielles de l'entreprise faisaient état de 3 500 ouvriers, 440 employés de bureau et 460 techniciens dont 30 ingénieurs, 220 dessinateurs et 68 employés de laboratoire possédant des titres divers soit 4 400 employés, d'autre part et surtout que les installations du Meccanico abritent leurs quelque 10 hectares de bâtiments : sur un ensemble de 160 000 m^2 parfaitement desservis par la route et le rail.

2) Moyennes et petites installations.

De ces colosses à la moyenne installation le passage est assez brutal. Assurément l'escalier ne manque pas tout à fait de marches. L'O.A.R.N., avec ses 1 200 emplois, ses bassins de radoub du Molo Giano, ses bâtiments disposés en L et où l'on s'empile sur 2 étages à grand renfort de manutentions, en forme une par exemple. On atteint cependant vite des établissements n'occupant plus que de 800 à 500 travailleurs. Encore sont-ils en nombre limité et de valeur inégale (8).

En fait, au-dessous des très grandes installations, moyennes et petites se rassemblent en 3 grappes de plus en plus touffues : l'une autour de 300 emplois, la seconde vers 180, une troisième entre 50 et 25. Les installations de la San Giorgio et celles de la Ceramica Ligure sont correctement représentatives du premier type, les ateliers de la Santo Dasso définissent valablement le second, ceux des I.C.R.O.M.A. et du Cotonificio Cerusa le troisième. Chacun appartient à une branche de production différente. Ils constituaient des exemples tout désignés.

La *fabrique d'Imperméables San Giorgio* n'occupe pas plus de 4 500 M_2 à Sturla. Mais la disposition des ateliers divisés en 3 sections et pourvus d'air conditionné, est rationnelle et l'outillage de qualité; il comporte notamment une machine à contrôler les pièces d'étoffe éclairant le tissu qui s'y déroule de façon à en déceler les défauts. Aux termes du bilan 1960 l'installation était estimée à près de 300 millions de Lires. Avec un stock de plus de 250 millions et un personnel de 378 travailleurs (dont 339 femmes) le volume d'affaire de l'exercice s'établissait à 927 millions (9).

L'usine de Borzoli de la Ceramica Ligure Vaccari s'étale sur 20 000 M_2. Elle aussi dispose d'un excellent outillage. La valeur et le volume d'affaires sont incorporés dans la comptabilité générale de l'entreprise mais les valeurs d'emploi, de consommation d'énergie et de produits de base ainsi que le tonnage des ventes ne laissent aucun doute sur l'importance relative de cette unité productive. Elle mobilise 323 personnes (10). La puissance installée s'établit à 350 H.P. La production de porcelaines et d'isolateurs électriques est de l'ordre de 600 tonnes annuelles.

Les ateliers de tricotage *Santo Dasso* à Pontedecimo développent leurs étages sur une superficie et dans des conditions d'outillage et d'équipement de même ordre que ceux des imperméables S. Georges, avec un peu moins de raffinement seulement. Le personnel approche de 200 personnes. Le bilan 1960 estime la valeur de l'établissement à 350 millions. Le bureau installé au centre de Gênes déclare un volume d'affaires de plus de 800 millions de Lires (11).

Les Industries Chimiques Réunies d'huiles minérales et dérivés, *I.C.R.O.M.A.*, disposent d'un espace d'ampleur intermédiaire entre celle des ateliers la S. Georges et de l'usine Vaccari : 14 000 M_2. Le personnel est beaucoup plus réduit : 3 dirigeants, 18 employés, 10 ouvriers qualifiés, 12 spécialisés, 13 travailleurs sans qualification; ensemble 56 personnes. De même l'outillage est de moindre valeur : 138 millions aux termes du bilan 1960. Par contre 10 000 tonnes d'huiles et graisses de graissage, d'huile de vaseline, d'huiles à émulsion et de mélanges sont vendues dans l'année ce qui représente un chiffre d'affaires un peu supérieur à celui des Imperméables S. Georges : 978 millions (12).

L'Etablissement de Masone du Cotonificio Cerusa n'est plus qu'une modeste installation. Elle dispose encore de 3 000 M_2 mais son personnel se limite à 1 employé, 4 ouvriers qualifiés, 10 ouvriers spécialisés et autant de travailleurs sans qualification; au total 25 personnes assurant, avec une puissance installée de moins de 100 H.P., une production sans ambition de quelque 2 millions de M_2 de gaze hydrophile à usage médical (1962).

(8) Dans cette espèce de transition s'individualisent des établissements proches encore des grandes installations par leurs méthodes de travail et leur équipement : par exemple la Piaggio de Sestri dont les 500 ouvriers réparent du matériel ferroviaire, fabriquent des carrosseries d'autobus et de trolleybus ainsi que des fourgonnettes tricycles sur moteur Vespa avec un plein succès et la tannerie Bocciardo dont les 700 travailleurs manipulent de forts tonnages de peaux. D'autres usines manifestent, en revanche, une disproportion entre l'ampleur de leurs bâtiments et de l'espace qu'elles occupent et la faiblesse des effectifs qu'elles retiennent sans compensation d'équipement et d'outillage : ex. la Nuova San Giorgio qui employait jusqu'à une date toute récente 700 personnes avec une production et des résultats financiers décevants et la Delta dont les 800 emplois constituaient manifestement une surcharge. Entre ces extrêmes la raffinerie de l'Eridania : 650 emplois, 12 à 1 400 tonnes de production annuelle. *Infra*, II[e] partie, *passim* et III[e] partie, chap. I.

(9) (80), XXI[e] édition, 1961, p. 962.

(10) Un directeur, 29 employés, 65 ouvriers spécialisés, 153 ouvriers qualifiés, 75 manœuvres.

(11) (80), XXI[e] édition, p. 920. Le siège est à Gênes Via De Amicis.

(12) (80), XXI[e] édition, p. 1503.

3) Ateliers artisanaux et petits métiers.

De ces installations sans ampleur on passe par gradations insensibles à des ateliers exigus et à des équipements rudimentaires. A l'inverse de ce qui se produisait au sommet, la catégorie des moyennes et petites installations se fond à la base dans l'artisanat.

La fabrique de cosmétiques, de savonnettes, de crèmes de beauté, de graisses émollientes, de brillantines, de teintures capillaires, de dépilatoires, de sels de bain et de dentifrices au fluor, Casa Mia garde un certain caractère industriel avec son laboratoire chimique, ses machines à remplir flacons et tubes, à boucher, à étiquetter et sa trentaine de travailleurs. Il s'agit cependant plus de manutention que de tout autre chose et l'éablissement, coupé en 2, avec d'une part les ateliers disposés sur 4 étages dans un immeuble de style moderne en façade et néo florentin sur les côtés, d'autre part une direction installée dans une villa de Maître qui a gardé sa parure de pins parasol dominant l'anse de Priarugia (Quarto) et son petit port, a un cachet assez insolite. La fabrique Scuola a beau être installée à Fegino dans ce que les Gênois appellent « la vallée du pétrole », livrer 5 millions d'yeux de poupée par an et disposer de quelques machines, son installation n'est guère que celle d'un artisanat un peu étoffé. Il n'en va pas autrement de l'atelier de la rue Conestaggio à Sestri où 12 ouvriers spécialisés fabriquent des matrices pour linotypes sous la direction de Giacomo Carlini, ancien graveur de l'Institut hydrographique et des frères Ghigliotti dont l'aîné, mécanicien précis, fût chef d'atelier à la San Giorgio.

Au-delà, il ne reste plus que 2 ou 3 pièces d'un rez-de-chaussée sinon même une seule et à l'étage où s'appliquent 2 ou 3 compagnons, parfois un seul artisan plus ou moins assisté d'un apprenti, à grand renfort d'ingéniosité et de patiente persévérance. C'est le cas pour l'atelier du Professeur Raffaëllo Albertella installé à l'angle de la rue S. Luca d'Albaro où 3 hommes « retranchés des agitations du monde moderne » s'affairent l'un à la table à dessin, l'autre à la planche d'incision, le troisième au four électrique pour produire des vitraux, tel celui de l'« Immaculée » de la Cathédrale de Gênes [13]. L'atelier de Domingo Marchiano, où des dents d'éléphant « mesurant jusqu'à 3 m de haut » sont sculptées et polies à l'intention des amateurs de Londres, de Paris et surtout d'Espagne, du Brésil, de l'Uruguay et des intermédiaires d'Anvers, ne prend jour que sur une étroite et sombre ruelle et les Gênois s'accordent à lui reconnaître une allure médiévale en dépît de ses fraiseuses électriques [14]. Les frères Bottaro disposent, derrière une devanture égayée par un étalage de cages d'oiseaux enluminées, de deux salles où 3 hommes s'emploient à la décoration du verre d'ameublement et surtout à la fabrication de lustres en quelques opérations simples : modelage à épaisseur sur plateau de verre et finition — polissage au pistolet à sable alimenté par un compresseur de 8 atmosphères.

On touche ici au petit métier dont l'importance est réelle. Les fabrications de modèles réduits de navires (de la galère de la République de Gênes au Christophe Colomb muni de moteurs au $1/20^{e}$ — et qui marchent — en passant par le corsaire de Bavastro) entretiennent des installations de la taille d'un rez de chaussée de villa. Celle de Giacomo Patrone à Sestri emploie 4 hommes, dispose d'un petit atelier pour le bois, d'un autre pour le vernissage et même d'une fonderie miniature et elle fournit le Brésil. Par-delà, le terme ultime est représenté par les échopes de « remise à neuf » dont le type le plus parfait s'offre à Gênes, Salita del Prione : des caves ténébreuses bourrées de Napolitains ne parlant guère que leur dialecte et dont l'entrée s'orne de grappes de chaussures « régénérées ».

4) Caractéristiques morphologiques et structurales.

A défaut de données d'ensemble reposant sur autre chose que les volumes d'emploi et détaillant au-dessous de la province l'observation et l'enquête directe permettent d'estimer la part qui revient à chacune des 3 catégories d'installations en nombre, en volume d'emploi.

Stricto sensu les très grands établissements employant plus de 1 000 travailleurs, disposant de vastes espaces puissamment outillés, absorbant et produisant en masse, réalisant de très gros volumes d'affaires ne sont guère qu'une douzaine. En y ajoutant une quinzaine d'installations mobilisant encore au moins 500 personnes dans les conditions propres à la grande industrie, l'ensemble n'atteint pas la trentaine, mais occupe quelque 44 000 travailleurs. C'est respectivement 0,25 % du nombre total d'installations et 35 % de l'emploi global (dont 0,11 et plus de 27 % pour les géants industriels).

Moyennes et petites installations s'alignent en nombre beaucoup plus considérable, assurément plus de 500. Sampierd'Arena est truffé de fabriques de boîtes en fer blanc. Autour de la fonderie Ansaldo et de celle

(13) (75), août 1956.
(14) (75), mai 1954.

de Saint Georges à Prà on en dénombre une quarantaine d'ampleur restreinte. Il y a près de 150 petites fabriques de matériaux de construction. Les branches de plastiques, de l'équipement de bureau, de la chaussure apportent des contributions importantes avec des installations du type de celles de l'I.M.P.E.A. (un bâtiment à 3 étages et 2 ailes de 2, 87 emplois, 62 presses de 10 à 400 tonnes utilisant une centrale hydro pneumatique et une série de presses à injection), de la Visconte Raiolo (fournisseur de la Cornigliano, de l'Ansaldo, de la Piaggia, de la Marconi, de la San Giorgio, des hôpitaux, de l'Université et du Ministère de la Défense), du Calzaturificio Franida de Pieve Ligure. La petite et moyenne industrie mécanique compte quelque 200 établissements gravitant autour des colosses ou spécialisés dans quelque fabrication particulière comme la Meccanica qui a contribué activement à assurer l'indépendance nationale dans le domaine des machines à « Ice-cream » et à « Gelati ». Mais à coup de 300, 180, 50 ouvriers et même moins, par unité on ne va pas très loin et l'effectif total de travailleurs que cette seconde catégorie mobilise ne dépasse pas de beaucoup celui de la poignée de grands établissements : entre 50 et 60 000. Bref, 7 à 8 % du total des installations et 40 à 42 % de l'armée des ouvriers.

Artisanats et petits métiers enfin pullulent littéralement avec l'apport massif du bâtiment, de la ganterie, de la menuiserie et de l'ébénisterie. Le dépouillement des inscriptions au registre de l'artisanat en faisait ressortir le total à un dizaine de mille en 1956. En 1961 l'ordre de grandeur est le même. Il s'agit cependant d'installations si étriquées le plus souvent que la masse de travailleurs y reste de moitié inférieure à celle que rassemblent les moyennes et petites : une trentaine de mille. Venant au premier rang pour le nombre, les très petites installations sont de loin celles qui fournissent le moindre emploi (92 % du total en nombre, 23 % du personnel).

Compte tenu de ce qu'enseignent les cas particuliers en matière d'équipement, de procédés et d'organisation, de rentabilité financière, il ne fait aucun doute que plus de la moitié de la production industrielle du secteur gênois, peut être les 2/3 sont le fait de gros et de très gros établissements.

Ces caractères morphologiques sont en étroit rapport avec une concentration structurale plus accentuée encore. D'une part en effet le nombre d'entreprises est moindre que celui des installations, quelques grosses sociétés contrôlant plusieurs établissements parfois considérables eux-mêmes; l'Ansaldo ne dispose pas seulement des Chantiers de Sestri et du Meccanico de Sampierd'Arena mais encore de la puissante fonderie de Pegli, de l'établissement de constructions mécaniques et ferroviaire « 24 Avril » à Cornigliano, du gros établissement de charpentes métalliques de Voltri sans compter un autre chantier à Livourne et un encore au Muggiano près de la Spezia. Cinq installations de premier ordre et une bonne douzaine de milliers d'ouvriers, rien que dans le secteur gênois. Le groupe Piaggio contrôle non seulement son établissement mécanique mais aussi les « Chantiers du Tirreno ». D'autre part l'Institut pour la Reconstruction Industrielle (I.R.I.) contrôle par l'intermédiaire des grandes sociétés financières d'état (Finmeccanica, Fincantieri) 19 des plus puissantes installations du secteur gênois : celles de l'Ansaldo, de l'Ansaldo-Coke, de l'Ansaldo Fossati, de l'O.A.R.N., de l'Ansaldo San Giorgio, de la « Fonderia e Officine San Giorgio Prà » de la Nueva San Giorgio, de la Delta, de la Marconi, de la S.I.A.C., de la Cornigliano, etc.

STRUCTURE DES ENTREPRISES INDUSTRIELLES ET DISTRIBUTION DE L'EMPLOI PAR CATÉGORIES DANS LA PROVINCE DE GÊNES EN 1956

Volume d'emploi	11 à 50 personnes	51 à 100	101 à 250	251 à 500	501 à 1 000	plus de 1 000
Nombre d'entreprises	568	113	65	17	11	13
Personnel total	13 067	7 766	9 979	5 542	7 717	41 332

Source : Cofindustria.

Finalement, et artisanat et petits métiers exclus, 24 entreprises représentant 1,17 % du total emploient plus de 54 % des travailleurs de l'industrie et 19 entreprises à participation d'état représentant en gros 1 % des affaires mobilisent quelque 40 % de cette force de travail. Le résultat est pleinement en accord avec les indications plus sommaires que fournissait l'annuaire pour 1956 de la Confédération Générale de l'Industrie Italienne, compte tenu de la mise à part du Chiavarais et des zones de pénurie. Nulle part en Italie la proportion n'est aussi élevée.

III. — LA PUISSANCE INDUSTRIELLE

Pareille couverture ne peut valoir au secteur gênois qu'une forte puissance industrielle. Son évaluation précise exigerait la connaissance complète des données financières et notamment des chiffres d'affaires. On ne dispose de tels éléments que pour les sociétés par actions, pour le reste on en est réduit à l'emploi, à la puissance motrice installée et à quelques volumes ou tonnage de production. C'est donc sur ces bases qu'il faut finalement se rabattre en tenant compte de l'ampleur du complexe dont on voit apparaître tout l'intérêt. Etant donné l'importance des grandes entreprises et des grands établissements, il paraît cependant précieux d'utiliser ce que les comptabilités majeures peuvent offrir.

1) Valeurs d'équipement et volumes d'affaires des Sociétés par actions.

Quatre vingt sociétés que l'on peut, pour la commodité appeler indigènes, n'ont d'établissements que dans le secteur gênois. Les valeurs fournies par leurs bilans ou établies par l'enquête comparative, sont donc acceptables telles quelles et directement. Ensemble elles totalisent pour quelque 275 milliards de Lires d'installations et d'outillages servis par plus de 130 milliards de capital social. Leurs stocks de matières premières et les produits en magasin représentent pour plus de 100 milliards encore et elles ont traité en 1960 pour quelque 600 milliards d'affaires.

A côté de ce premier groupe, 22 autres sociétés disposent à la fois d'établissements dans le secteur gênois et d'établissements extérieurs. Les données comptables englobant généralement le'nsemble de ces installations de localisation diverse sont plus difficilement exploitables et l'on ne saurait prétendre en extraire la part gênoise de façon rigoureuse. Les dimensions, le volume d'emploi, la connaissance visuelle de l'outillage, la familiarité avec le mouvement, l'animation des établissements autorisent cependant quelques estimations valables [15].

Dans ces conditions et, étant entendu qu'on s'est de préférence tenu un peu en dessous de la probabilité, les 22 sociétés que l'on peut qualifier d'allogènes ou d'interrégionales valent encore au secteur gênois quelque 75 milliards d'installations, mettant en œuvre des stocks et magasinages au moins aussi importants que ceux du groupe indigène et traitant pour plus de 100 milliards d'affaires tandis qu'elles sont soutenues partiellement par une énorme masse de capital social : presque triple de celle qui anime le groupe précédent.

Au total, avec un nombre important d'entreprises enracinées et les intérêts qu'y engagent de grosses affaires nationales ou de plus vaste empleur encore, le secteur gênois compte plus de 100 sociétés par actions. Leurs installations et leurs outillages industriels ont une valeur de l'ordre de 350 milliards, leurs stocks de plus de 200, leurs volumes d'affaires de quelque 750. Leur capital, pour partie utilisé seulement ici il est vrai, en représente de son côté plus de 500. Ce sont de grosses valeurs. Elles font plus d'impression encore lorsqu'on considère la part qu'elles prennent dans le complexe gênois par raport à celle qu'elles s'adjugent dans la totalité de l'arc ligure. Sur ce croissant le secteur gênois s'attribue à lui seul 60 % de la représentation unitaire des sociétés par actions, 63 % du capital social engagé, 68 % des installations et de la valeur outillage, 62 % du volume d'affaires réalisé chaque année.

(15) Il a fallu renoncer pour certaines entreprises qui ne communiquent ni leur volant de stock ni leur volume d'affaires au bulletin et à l'Annuaire des Sociétés par Actions et dont on n'a pu obtenir de réponse directe; elles sont cependant assez rares. Il est extrêmement délicat d'opérer pour quelques autres dont la plus grosse part des installations sont extérieures, souvent lointaines, et malaisément accessibles : l'Edison Volta par exemple qui éparpille ses centrales hydrauliques sur la Toce, la Liro, l'Oglio, la Noce, l'Ozola, la Lambro, la Brembo et partage ses centrales thermiques entre Gênes et Plaisance, la C.I.E.L.I. qui utilise les rivières piémontaises aussi bien que celles du Ponant Ligure et dispose d'un puissant réseau de distribution gênois, l'Eridania qui répand largement 44 installations de nature et d'ampleur très dissemblables depuis les plantations et les centres de sélection des betteraves jusqu'aux raffineries, aux distilleries et aux fabriques d'éther, l'Esercizio Molini même qui éparpille ses 7 établissements jusqu'en Sardaigne. Il est par contre plus commode de faire la part des établissements gênois dans nombre de cas : ceux de l'Ansaldo qui ne dispose extérieurement que des chantiers du Muggiano et de Livourne assez commodément comparables à ceux de Sestri, des chantiers « del Tirreno » dont l'atelier mécanique et les chantiers navals de Gênes et de Riva Trigoso sont comparables entre eux et comportent des homologues concurrents, de la S.A.N.A.C. et de la Ceramica Ligure Vaccari dont les établissements sont moins nombreux et plus voisins : Bolzaneto, Vado et Cagliari dans un cas, Bozzoli et Ponzano Magra dans l'autre. On ne doit guère s'écarter de la vérité en attribuant une valeur de 25 milliards aux installations gênoises de l'Ansaldo et en les créditant d'une centaine pour les stocks et d'une cinquantaine pour le volume d'affaires de 1960 sur des totaux respectifs de 37, 145 et 65. De même, quand on admet respectivement pour les mêmes postes : 3, 2 et 3 milliards encore sur des valeurs globales de 8, 7 3 et près de 10 quant aux chantiers del Tirreno et 1,7, 0,3, 1,1 d'une part, 1, 0,3 encore, 1,2 d'autre part pour la S.A.N.A.C. et la Ceramica Ligure.

CAPITAL, ÉQUIPEMENT ET VOLUME D'AFFAIRES DANS LES GRANDES ENTREPRISES INTÉRESSÉES EN LIGURIE
(SOCIÉTÉS PAR ACTIONS — 1960 — % DU TOTAL LIGURE)

Secteur	Nombre de Sociétés	Capital Social	Installations Outillage	Chiffre d'affaires
Gênois	102	63	68	62
Savonais	27	23	16	21
Spezin	22	10	12	11
Chiavarais	8	1	3	3
Ponant	7	3	1	1,5

Source: S. p. A. italiennes

2) Volume d'emploi et forme motrice installée.

Sur le plan de l'emploi et de la force motrice équipée, qu'on connaît commune par commune, les apophyses participent sans doute inégalement mais il n'en est à peu près aucune qui n'apporte une contribution appréciable aux énormes masses du Grand Gênes.

L'apport, très faible, des deux communes du haut Bisagno, Davagna et Bargagli qui ne totalisent pas 100 ouvriers et ouvrières et à peine 150 H.P. est une exception. Et, à vrai dire, il pourrait être déjà considéré comme une preuve de force puisqu'il ne s'agit que du petit domaine de la vallée qui échappe à l'annexion de la tentaculaire commune de Gênes.

C'est dans le même sens qu'il faut interpréter l'appoint du haut Polcevera. Il est encore modeste quant au personnel mobilisé : 1 400 emplois en nombre rond car Ceranesi, Mignanego et Sant'Olcese en sont pauvres. Mais dès 1951 quelque 7 000 H.P. y étaient dénombrés.

Masone ne mobilise pas sur place 200 travailleurs et ne dispose pas de beaucoup plus de 400 H.P. Campo Ligure n'a encore guère plus de 500 des uns et de 1 200 des autres. Mais à Rossiglione, on dépasse 1 300 emplois et on approche de 4 000 H.P., de telle sorte que la Stura ligure fait déjà honnête figure avec 2 077 travailleurs en 1961 et plus de 5 500 H.P.

Pour les rivages orientaux, on ne dispose aussi que des données de force motrice relatives à 1951 et le faible total de 2 335 H.P. équipés est certainement en retard. Le volume d'emploi connu pour 1961 est trop disproportionné pour n'en fournir un indice sinon la preuve formelle : 80 ouvriers à peine à Avegno, seulement 145 et 151 à Pieve et Uscio, 205 à Bogliasco mais plus de 350 à Camogli, près de 500 à Sori et 750 à Recco : au total un peu plus que dans la Stura.

Sur les rivages occidentaux, les grandeurs sont d'un ordre bien supérieur. Dès 1951, les 10 000 H.P. étaient à peu de chose près atteints. En 1961, les effectifs de Mele et d'Arenzano se situaient entre 500 et 600 travailleurs, Cogoleto en avait près de 1 200. Varazze bien plus de 2 000; près de 4 400 pour les 4 communes. Deux fois plus que dans le haut Polcevera; une puissance installée presque double de celle de la Stura.

Quant à la Scrivia, la mobilisation des hommes y est de peu supérieure à celle qui s'opère sur les rivages orientaux : quelque 2 500 personnes contre plus de 2 300; la grosse concentration de Busalla (1 233) compense à peine les faibles effectifs de Ronco (moins de 500), de Savignone (400) et surtout des 4 autres communes. Mais l'équipement de Montoggio est tel qu'il assure à cette vallée une considérable supériorité motrice : 4 fois plus de H.P. installés que sur les rivages occidentaux (44 000 en 1951).

Les apophyses du complexe gênois totalisent ainsi déjà près de 13 000 travailleurs et de 70 000 H.P. C'est loin d'être négligeable. Ce n'est rien cependant à côté de ce que représente le Grand Gênes qui, avec le triangle Voltri-Pontedecimo-Vieux Port, la zone urbaine et le bas Bisagno jette dans la balance le poids d'une armée de 119 000 travailleurs en 1961 et disposait de quelque 320 000 H.P. installés dix ans déjà auparavant.

3) Puissance globale du secteur gênois.

L'ensemble du secteur industriel gênois rassemble ainsi 132.000 travailleurs et 390 000 H.P. installés. Il s'agit de près de 60 % de la totalité de la force motrice de la Ligurie et de 65 % de son emploi. Ce sont là des pourcentages assez voisins de ceux que fournissait l'analyse des données comptables des sociétés par actions. Il est particulièrement remarquable que la moyenne des pourcentages d'emploi et de force installée pour l'ensemble des unités productrices du gênois par rapport au total ligure soit identique au pourcentage de

chiffre d'affaires des sociétés par actions. Les sociétés par actions réalisent sensiblement dans le complexe gênois 62 % du total des affaires qu'elles traitent en Ligurie. Or, on a pour l'emploi et la puissance installée globaux : un peu plus de 59 % d'un côté et 65 % de l'autre : moyenne 62. Et c'est encore 60 à 62 % de la consommation électrique Ligure qui revient au secteur gênois : quelque 670 millions de kWh en 1960 sur 1 112. On pouvait s'y attendre puisque structure et morphologie enseignent que leur poids est considérable.

Les différences qui se manifestent traduisent d'autre part l'importance des petites installations et du pullulement artisanal. Il est logique que le pourcentage gênois d'énergie équipée globale soit plus faible que celui de la valeur des installations relevant des seules sociétés. Il est également normal que le pourcentage énergétique global soit un peu moindre et que celui de l'emploi et que la part d'affaires ne revenant qu'aux entreprises de dimensions supérieures.

Sur tous les plans il y a donc une concordance satisfaisante et l'on peut admettre que le produit de l'emploi par la force motrice installée est propre à rendre compte de la puissance industrielle globale, à défaut d'un volume d'affaires qui reste un idéal inaccessible.

A vrai dire le décalage entre les dates du recensement des travailleurs utilisé et de celui de la force motrice équipée, de 10 ans antérieur, implique un ajustement de cette dernière valeur. Le contact direct conduit à penser que l'équipement s'est très sensiblement accru depuis 1951 ne serait-ce pour s'en tenir à 2 exemples, qu'en raison de la modernisation de l'Ansaldo-Sestri et du développement de la Cornigliano. Il semble alors nécessaire d'admettre un total de quelque 430 à 440 000 H.P. équipés et la puissance industrielle globale du secteur gênois se situe certainement au-dessus de 50 milliards d'hommes-H.P., probablement au voisinage de 60.

IV. — LE RÉGIME DE PRODUCTION

1) Diversité et longue gamme de fabrications.

Dès la première approche se révélait une grande diversité de branches productrices. D'une part dans chacun des éléments de la couverture industrielle se juxtaposent des formes fonctionnelles différentes. D'autre part, du T ou du triangle essentiel à la plus débile des apophyses, chacune de ces composantes constitue une combinaison originale qui a sa dominante. Le cœur industriel est avant tout le royaume de la métallurgie et de la grande mécanique. A mesure qu'on s'en éloigne vers le Nord c'est la chimie, les matériaux de construction puis le textile qui prennent l'avantage. Vers le Vieux Port la mécanique règne dans ses formes navales. Vers l'Ouest, on passe au bois, aux cotonnades et à la papeterie. Les rivages orientaux se partagent entre les produits de beauté et la pharmacie, l'alimentation et l'habillement. Dans la partie résidentielle et les quartiers de bureaux ce sont les industries polygraphiques, d'ameublement et d'entretien qui jouent le rôle essentiel. Textiles et meubles sont les caractéristiques de la Stura, industries telluriques et tanneries celles du Bisagno. En dépit d'un certain eclectisme, la Scrivia est dominée par la mécanique et les huiles minérales.

Ce que montre l'observation est confirmé par les relevés statistiques. L'Annuaire de Statistique Industrielle consacre une cinquantaine de rubriques à la Province de Gênes dont la plupart n'intéressent guère que le complexe industriel qui gravite autour des quartiers occidentaux de la cité, depuis l'extraction des marnes à ciment jusqu'aux travaux publics en passant par la mise en bouteilles d'eaux minérales, la fabrication de tubes lumineux et les 6 espèces d'huiles végétales traitées [16].

Il ne fait pas de doute que la gamme des productions du secteur gênois est fort longue. L'inégalité de dimensions et de puissance des divers éléments qui composent ce secteur indiquent cependant que tous les termes du paramètre qui rend compte de la fabrication gênoise n'ont pas le même poids et certains se rencontrent partout tandis que d'autres n'apparaissent que sporadiquement, comme cantonnés en quelques districts sans ampleur. Dans la longue gamme gênoise il y a des industries essentielles et d'autres accessoires.

2) La primauté mécanique et métallurgique.

Deux catégories de productions revêtent une importance considérable : celles qui relèvent de la métallurgie et de la mécanique.

Il fallait s'attendre à cette importance de la *métallurgie* du fer et des métaux non ferreux dès lors qu'on constatait les dimensions colossales d'établissements comme l'Oscar Sinigaglia et celui de la S.I.A.C., du

(16) (6), Vol. VI, 1961. 1re partie : Produzione e consumi industriali.

moment aussi que des ateliers métallurgiques et des fonderies de moindre taille formaient cortège jusqu'à Ronco et Cogoleto. De fait, 8 grosses sociétés apportent les éléments d'une vie intense, sans compter l'active participation de l'Italsider. Plus de 200 milliards de capital social sont, par elles seules, partiellement au moins, intéressées à la métallurgie du secteur cependant que l'ensemble de leurs installations représente une valeur de même ordre, qu'elles opèrent sur des stocks de plus de 50 milliards et réalisent un chiffre d'affaires de quelque 160 milliards de Lires sans compter les volumes traités par l'Italo-Belga d'Isola del Cantone et l'Ansaldo Coke qui restent douteuses ou se perdent dans de plus amples comptabilités (1960). Il s'agit de près de 57 % de la valeur totale des installations et des outillages du secteur et de 47 % encore du chiffre d'affaires de l'ensemble des sociétés industrielles. Emploi et production-tonnage qui tiennent compte de la totalité des 25 entreprises et de la cinquantaine d'établissements de la branche cette fois, ne sont pas moins impressionnants. La métallurgie gênoise mobilisait plus de 12 000 personnes en 1959 et prévoyait la création rapide de 2 000 nouveaux postes. On doit serrer la vérité de près en admettant 12 % du total de l'emploi industriel et le quart de la puissance installée en H.P. Puissamment outillée, la sidérurgie jette sur le marché beaucoup plus que ne le laisserait prévoir la masse de travailleurs relativement modeste : peu d'aciers spéciaux mais près de 2 millions de tonnes annuelles d'acier courant dont plus de 1 500 000 tonnes de produits plats et plus de 700 000 tonnes de fonte [17]. La métallurgie gênoise se place ainsi pour l'acier à très peu de distance de la Lombarde pour laquelle toute la vaste province est comptée (un peu plus de 2 400 000 en 1960) mais bien avant la Piémontaise en dépit de la Cogne et des installations F.I.A.T. (1 375 798 t en 1960). Elle s'adjuge nettement le premier rang en Italie pour la fonte : Campanie et Toscane sont dépassés (695 000 et 676 000 t en 1960), Lombardie et Piémont Aoste sont laissés à la traîne (151 000 et 152 000 t). Les participations aux totaux italiens, un peu plus de 8 millions de tonnes d'acier et un peu moins de 2,5 de fonte, sont de l'ordre du quart et du tiers. S'il n'est pas le premier, le secteur gênois est bien le second d'Italie pour la sidérurgie.

L'OUTILLAGE DE LA MÉCANIQUE AU 31. 12. 1958

Province	Machines à enlèvement de métal		Machines à déformation du métal		autres	
	Nb.	Tonnes	Nb.	Tonnes	Nb.	Tonnes
Impéria	114	649	35	337	25	38
Savone	1 863	28 002	696	20 076	696	2 343
Gênes	10 985	333 239	2 832	190 099	3 855	29 114
La Spezia	1 970	44 154	440	16 878	874	4 329
Turin	54 173	930 008	12 804	629 196	10 579	123 230
Milan	77 804	818 522	24 228	425 584	13 268	80 202
Venise	2 435	24 298	610	19 735	1 241	2 595
Padoue	3 743	42 047	1 106	22 595	1 140	3 664
Florence	5 676	54 945	1 453	18 649	1 037	4 500
Naples	] 5 203	84 469	1 944	60 282	1 607	17 505
Région						
Ligurie	14 932	406 044	4 003	227 390	5 450	35 824
Piémont	67 446	1 049 097	16 518	693 400	12 886	131 563
Lombardie	127 593	1 401 771	32 219	762 600	21 825	182 832
Vénétie	14 491	144 595	4 089	82 958	4 588	17 063
Emilie-Romagne	18 448	212 228	4 835	74 548	3 901	13 721
Toscane	12 699	131 295	4 064	72 720	3 473	15 680
Campanie	5 628	87 949	2 052	62 361	1 734	17 692

Source : I. S. T. A. T.

(17) (6), Vol. VI, 1961. 1re partie : Chap. 3, tableau 41 C. Production de fonte et d'acier par région, année 1960, p. 63

La *mécanique* prend plus de place encore. Rassemblant des formes variées, depuis les chantiers navals jusqu'aux fabrications de précision et aux montages électroniques, elle dispose à la fois d'installations qui le cèdent à peine pour la taille aux établissements métallurgiques et d'une profusion d'ateliers répandus à peu près partout (18). Plus nombreuses, 19 contre 9, les sociétés n'engagent qu'un capital social moindre : une trentaine de milliards. La valeur de leurs installations est des 3/4 plus faible : quelque 45 milliards. De motiié plus réduit aussi, le volume d'affaires. Mais stocks et magasinages sont supérieurs : près de 130 milliards pour une cinquantaine à la métallurgie. Surtout si l'on passe aux valeurs s'appliquant non plus aux seules sociétés mais à l'ensemble des entreprises de la branche, l'avantage change de camp. A la fin de 1959, « l'Associazione Industriali » faisait état de 24 entreprises appartenant à la grande industrie mécanique employant 21 450 ouvriers, 6 312 employés, 227 dirigeants et 89 placiers, d'une part, de 358 entreprises de petite mécanique mobilisant 7 211 ouvriers, 1 124 employés, 51 dirigeants et 5 représentants : au total quelque 36 500 personnes. Encore ne s'agissait-il que des firmes membres de l'association. Si l'on tient compte des grandes affaires relevant de la Finmeccanica et des affaires privées majeures, il est plus que probable que les quelque 46 800 travailleurs de la branche recensée en 1951, sont largement dépassés ainsi et surtout que les 171 000 H.P. qu'on retenait à cette date, en dépit de la mauvaise fortune de certaines de ses entreprises. Dans l'innombrable gamme des fabrications, dans le pullulement des firmes et des ateliers qui s'achève en une poussière d'« officines » il ne saurait être question d'atteindre à plus de précisions quant au nombre de pièces et au tonnage de produits. Tout au plus peut-on assurer que la mécanique gênoise est largement dépassée par celle de Turin qui dispose de 3 fois plus de machines à enlèvement de métal comme à déformation et par celle de Milan où la supériorité est moins nette dans le premier cas mais plus accusée dans le second tandis qu'elle est dans l'ensemble de 3 à 4 fois mieux équipée que celle de Naples, de 6 à 10 fois que celle de Florence et que Venise est plus distancée encore. En dernière analyse, troisième foyer italien pour la mécanique, Gênes consacre quelque 40 % de ses effectifs industriels et le tiers de ses chevaux équipés à cette branche.

3) Les industries de second ordre.

Au-delà de la métallurgie et de la mécanique, deux séries d'activités industrielles se partagent les restes. La première qui est la plus étoffée comporte encore des branches de développement consistant : bâtiment, chimie, alimentation, matériaux telluriques et de construction, textiles, eaux et énergie, bois et meuble.

Sept sociétés de *construction* et de *travaux publics* rassemblent déjà quelque 1 800 millions de Lires de capital social et disposent d'un outillage de l'ordre de 1 100 ainsi que de stocks, de magasinages et d'un volume de travaux qui ont assuré en 1960 aux quatre d'entre elles qui publient les résultats de leurs exercices financiers un volume de plus de 6 milliards d'affaires. L'Association des Industriels comptait d'autre part 433 membres dans cette branche en fin décembre 1959 pour près de 9 500 ouvriers, de 750 employés et une trentaine de dirigeants. De son côté, et surtout, l'I.N.A.I.L. estimait en 1957 le nombre d'ouvriers employés en moyenne dans l'année à plus de 21 000 (19). Entre 1954 et 1959 le taux de construction a été de l'ordre de 300 à 320 pièces par 1 000 habitants et nulle autre connurbation italienne ne le dépasse si ce n'est Bologne. En 1960, c'est dans le secteur gênois qu'ont été construits en quasi totalité les quelque 4 500 000 m^2 de planchers recensés dans la province pour les grands immeubles et c'est encore à ce secteur que reviennent les 9/10 des 87 000 nouvelles pièces habitables. Il en va assurément de même pour les 13 milliards et demi et les 1 169 000 journées de travaux publics. Sans aucun doute la bâtisse compense une grande faiblesse d'équipement énergétique par un volume d'emploi à mi-chemin entre celui de la métallurgie et celui de la mécanique et s'il était possible de connaître ses chiffres d'affaires réels et ses véritables profits il se confirmerait très probablement qu'elle rivalise avec la *chimie*.

On pourrait en être surpris. C'est opinion reçue que la pétrochimie a accompli de grands progrès dans la vallée du Polcevera avec les installations « hydroforming » de la Garrone et l'étalement de la Purfina repoussant le Polcevera. Ils ne sont pas moins frappants dans la Scrivia à Busalla notamment. Seules la raffinerie Sanquirico relativement exiguë, la Migas et la Supergas qui se bornent à liquéfier des sous-produits figurent, toutefois, dans la rubrique que l'annuaire des sociétés par actions réserve aux producteurs et l'enquête apporte l'assurance que les grandes installations font une large part aux activités commerciales. Sans doute est-ce un cas assez général et l'exemple de la Total est éloquent : il reste que sur le plan de l'activité spécifiquement industrielle l'apport de la pétrochimie est limité. La statistique retient pour 1960 quelque 418 000 t d'essence, 8 200 de carburant pour réacteurs, 32 200 de pétrole lampant, 488 300 de Gas-oil, etc. pour

(18) Pour les chantiers navals : constructions, réparation et démolition : la « navalmeccanica » des italiens.
(19) (96), Chap. VI : l'industrie, 16.

aboutir à un total de 2 610 352 t de dérivés du pétrole [20]. Le volume n'est pas négligeable, il est un peu court pour permettre au secteur gênois de se hisser aux premières places du monde occidental.

Ce n'est donc pas la transformation des hydrocarbures qui peut permettre à la chimie de rivaliser avec les branches essentielles. D'autre part le secteur gênois ne prend que des parts inégales aux autres productions chimiques. Grâce à la Cornigliano et à l'Ansaldo Coke qui fournit la Compagnie Municipale de Gênes, plus de 272 millions de m^3 de gaz d'éclairage et de 600 000 t de coke sont produits annuellement ainsi que près de 22 000 de goudrons et de 6 de benzol. Acétylène et oxygène totalisent quelque 3 000 quintaux et 15 millions de m^3; les fabrications de sulfate de soude 55 000 quintaux, celles d'anhydride carbonique 7 000, celles de colle et gélatine un milier; la production de glycérine dépasse la quarantaine de mille, celle des acides gras 170 000, celle des savons 300 000 [21]. Le groupe gênois assure ainsi près de 28 % de la production italienne pour la glycérine pure, de 23 pour la glycérine brute, de 25 pour les acides gras, de 23 encore pour l'oxygène comprimé, de 18 pour le coke. Mais on tombe à 15 pour les savons; au niveau de la production de Frosinone, entre la participation milanaise d'une part et l'alexandrine ou la bolonaise d'autre part (20, 10 et 10 %): l'activité savonnière réserve une surprise analogue à celle qui concerne les pétroles. Avec l'acétylène on tombe à une contribution de l'ordre de 5 %, avec l'anhydride carbonique aux abords de 4, avec les colles de 1,6. Couleurs et vernis sont de toutes sortes mais pour les 44 entreprises qu'elle avait comme membres dans la branche en 1959, l'Association des Industriels ne dénombrait guère plus de 800 travailleurs. A la fin de cette année elle ne comptait que 8 petites affaires d'extraits tanniques employant tout juste un peu plus de 100 personnes. Explosifs et pharmacie sont négligeables. Quant aux acides inorganiques, à la soude, à l'ammoniaque, aux hypochlorites et aux sulfates, la fabrication en est absente.

Au total : une quinzaine de sociétés chimiques dont 4 disposent d'établissements allogènes souvent plus importants et un emploi global comme un équipement énergétique d'ampleur limitée. Les sociétés ne participent que pour moins de 3 % à la valeur globale des installations de ce genre d'entreprises et sans doute pas pour plus de 5 à 7 % au volume d'affaires. L'emploi total de la branche ne représente, avec quelque 8 000 travailleurs, que 6 % de la masse ouvrière du secteur; la part d'énergie équipée moins de 5 %.

On hésite à classer un cran plus bas les *Industries Alimentaires* dont les productions sont diverses non seulement de nature mais encore par l'emploi qu'elles font de leur matériel [22]. Quatorze minoteries sont inscrites à l'Association des Industriels avec 120 emplois au 31 décembre 1959 ainsi que 37 fabriques de pâtes alimentaires, ne mobilisent pas 200 personnes. C'est peu et c'est très loin de ce qu'offrent la Lombardie, la Vénétie et la Toscane. Les eaux gazeuses, dont 1 845 tonnes furent embouteillées en 1960, liqueurs et sirops, jus de fruits et boissons sans alcool qui disposent de plus de 120 ateliers et fabriques offrent un peu mieux. La brasserie de Rivarolo participe pour près de 3 % à la production italienne de bière, les fabrications de succédanés du café représentent une contribution de plus de 7 %. Une cinquantaine de conserveries végétales ou de poisson fournissent 800 emplois. Mais l'important réside dans la sucrerie, l'huilerie, l'« Industrie des Douceurs ». Grâce à la raffinerie de l'Eridania la production de sucre se maintient au niveau de 900 000 quintaux annuels. Du fait des grandes installations de Bolzaneto, de Rivarolo et de Sampierd'Arena, on a traité pour plus de 55 000 tonnes d'huile en 1960, soit 5 % de la production nationale (près de 30 000 d'arachides, plus de 10 000 de colza, de 9 500 de tournesol, de 4 000 de soja, de 1 700 de sésame), avec 900 ouvriers. L'« Industria Dolciaria » enfin, animée par une foule d'artisanats et quelques firmes dont la réputation déborde non seulement la Ligurie mais les frontières italiennes, emploie un personnel plus que double. Ses produits très divers allant des biscottes aux caramels, à la chocolaterie, aux bonbons, à la pâtisserie et aux confitures sont toujours chers et le chiffre d'affaires est comparativement élevé. Ces quelques lignes de force ne uffisent cependant pas à conférer une réelle puissance au groupe alimentaire. En nombre identique à celles de la chimie, les sociétés semblent y disposer d'un ensemble d'installations de valeur supérieure et d'un capital social encore plus élevé. Il n'est pas sûr que le chiffre d'affaires ne soit pas moindre : le potentiel minotier n'est que très partiellement utilisé et il en va de même de celui des fabriques de pâtes et des sucreries. Surtout dès qu'on dépasse les grosses affaires pour considérer l'ensemble la supériorité en chevaux équipés compense mal un emploi plus faible d'1/3, d'autant plus que justement, une bonne part de ce matériel — plus considérable dans la minoterie, les fabriques de pâtes et les raffineries de sucre — reste en réserve.

La production de ciment atteint les 2 millions de tonnes en 1960 et la capacité des installations autoriserait un bon quart de plus avec les seules existantes à cette date. Celles de la chaux et du plâtre, des isolateurs en porcelaine, des briques réfractaires, des carreaux de grès, des briques et planchers de terre cuite connaissent

(20) (6), Vol. VI, 1961. 1re partie, Chap. IV, tableau 55 B : Dérivés du pétrole par province, année 1960. Il s'agit de la totalité de la province de Gênes mais le Chiavarais est dépourvu d'installations pétrolières. La province de Venise fournit quelque 1 694 000 t, Milan 2 120 000, Ravenne 2 133 000, Bari 2 189 000, Naples 3 217 000, Siracuse 4 748 360.

(21) (6), Vol. VI, 1960. 1re partie, Chap. IV, tableaux 52 et 55 C, pp. 76-79 et 86, et (96), Chap. VI : l'industrie, 15 et 17.

(22) (6), Vol. VI, 1960. 1re partie, Chap. 2, tableaux 28 B, 29 B, pp. 51, 53, et (96), Chap. VI : l'industrie, 7.

aussi une activité importante [23]. Toutefois sur le plan des sociétés comme dans les perspectives de l'emploi et de l'équipement en force motrice globaux combinés les industries des *matériaux de construction et telluriques* ne se classent que nettement au-dessous de la chimie et des productions relevant de l'alimentation. Les cinq sociétés indigènes et les deux grosses affaires par actions intéressées dans le secteur ne réunissent qu'un capital de l'ordre de 3 milliards, leurs installations réunies n'en représentent pas plus de 5, leurs stocks et magasinages se limitent autour de 1 500 millions, leur volume d'affaires ne dépasse pas la valeur des installations. Enfin si la force motrice équipée l'emporte sur celle dont disposent les industries alimentaires (une cinquantaine de mille H.P. contre 43 000) l'emploi est nettement plus réduit (quelque 3 500 travailleurs contre 5 500).

La distribution *d'eau et d'électricité* d'une part, les textiles d'autre part, aussi difficiles à séparer que la chimie et l'alimentation, viennent ensuite [24]. Les trois sociétés d'acqueducs, qui fournissent quelque 180 000 m^3 par jour, disposent d'un capital social de l'ordre de 6 milliards, d'installations évaluées à plus de 11. Les quatre principales sociétés électriques alignent de leur côté 193 milliards de capital social, mais engagés en faible partie, et une cinquantaine pour leurs installations, elles aussi pour une large part extérieure au secteur (en fait l'Edison ne produit que par la centrale thermique de la Lanterne et pour le reste, est un simple fournisseur extérieur). L'ensemble des installations et du capital qui les supporte sont donc bien moins considérables qu'il ne paraît à première vue. Par ailleurs si les chiffres d'affaires représentent au total quelque 25 milliards, c'est qu'en ce domaine les grandes sociétés représentent à peu près tout le système d'entreprises à l'inverse de ce qui est dans la bâtisse. Il est donc difficile de comparer autrement qu'en se rapportant au volume d'emploi et à la puissance installée. Or, l'équipement énergétique n'atteint pas 5 % du total des H.P. recensés dans le secteur et l'emploi est à peine supérieur à celui des industries telluriques (3 % du total des effectifs du secteur contre 2,6). On se trouverait ainsi nettement au-dessous des textiles. Le volume d'affaires et les quantités produites essentiels dans ce genre d'activités, conduisent toutefois à opter pour le classement inverse.

C'est qu'en effet si les *industries textiles* disposent de fortes et nombreuses installations et d'un nombre respectable de chevaux (une vingtaine de mille), les signes de faiblesse n'y manquent pas. Pour l'ensemble des 5 sociétés qui constituent les éléments de tête de la branche, le capital social est modeste à l'excès. Des anomalies se manifestent aussi dans les stocks et le magasinage ou bien ils sont enflés à outrance, signe d'engorgement des ventes, ou bien ils s'amenuisent au point de suggérer une activité anémique. Enfin la part d'installations (2,15 %) l'emporte de trop loin sur celle du chiffre d'affaires (1,8 %) et il en va de même pour les valeurs absolues (quelque 7 milliards et demi contre 6,6) sans qu'aucun fort tonnage de production vienne apporter de correctif comme c'était le cas dans la métallurgie dont le fonctionnement et le développement ont, en outre, des exigences particulières. Sur le plan général la production de filés de coton est tout juste de l'ordre de 3 500 tonnes soit à peine 1,7 à 1,8 % du total italien. Les entreprises cotonnières inscrites à l'Association des Industriels emploient à peine 1 760 travailleurs en 1959; quatre entreprises en tout et pour tout travaillent le jute, mobilisant moins de 20 ouvriers, à côé du gigantesque Jutificio Eridania fermé. Les ateliers de filets de pêche travaillent au ralenti. Les fibres ynthétiques sont absentes. L'équipement de l'industrie textile ne correspond nullement à son activité productrice. Elle dispose de 4,2 % de la puissance motrice installée pour mouvoir plus de 100 000 broches et 1 000 métiers mais elle mobilise à peine plus de 4 000 travailleurs : 3,1 % de l'armée industrielle du secteur gênois.

Avec un volume d'emploi légèrement supérieur (3,8 %) et un peu moins de chevaux équipés (approximativement 16 000) les *industries du bois* paraissent très proches des textiles [25]. Elles sont cependant loin de disposer d'aussi puissantes installations que celles qui laissent aux cotonnades ou au jute au moins un potentiel. Deux sociétés, seulement relèvent de la branche et leur capital social comme la valeur de leurs établissements, leurs stocks et leur chiffre d'affaires sont sans ampleur. Les scieries d'une certaine taille et sérieusement outillées comme celle des frères Segalerba ne sont pas exceptionnelles. Par contre menuiserie, charpenterie, construction de véhicules en bois, fabrication de futailles et d'emballages, de parquets et de menus objets de bois, ébénisterie où la réparation l'emporte sur le neuf, entretiennent une foule d'entreprises, près de 1 500, mais à de rares exceptions près toujours artisanales : la normale est l'atelier de 2 personnes.

4) La série des activités mineures.

Tel quel le bois clôture la longue série d'activités de second ordre qui accompagnent de très loin la métallurgie et la mécanique. Avec le *travail des étoffes,* on entre dans un dernier groupe; comparativement,

(23) *Ainsi que pour tout ce qui suit :* (96), Chap. VI : l'industrie, 14 : Lavorazione dei minerali non metalliferi.
(24) (96), Chap. VI : l'industrie, 17 et 9, et pour les cotonnades (6). 1re partie : Chap. 2, tableau 36 B.
(25) (96), Chap. VI : l'industrie, 11.

rien ne revêt plus d'importance que mineure et accessoire [26]. Vêtement, habillement, ameublement et décoration occupent au total plus de travailleurs que le bois et les textiles, près de 5 % de l'effectif industriel total. Mais la dispersion est la règle et l'équipement moteur presque nul. Sans doute, en ce domaine, la machine est-elle d'importance limitée et le moteur puissant insolite. Avec un éparpillement de boutiques, d'échoppes et d'ouvrières à domicile (plus de 3 500 entreprises déclarées pour 6 500 travailleurs) il est quand même douteux que les volumes d'affaires aillent bien loin. Une seule société marque en tout et pour tout la place de ces secteurs d'activité dans la liste d'une centaine intéressées au complexe gênois, la fabrique d'Imperméables Saint Georges, parfaitement prospère mais de dimensions limitées, de sorte que la part d'installation se réduit à moins de 0,01 % et la participation au chiffre d'affaires à 0,25. La confection est sans ampleur. Les petites fabrications de bas, de chapeaux, de parapluie, d'accessoires de toilette restent artisanales. Le tailleur en chambre et la petite couturière continuent de régner.

C'es encore le même climat qui caractérise le travail du *cuir* et des *peaux* [27]. Ici encore, une seule entreprise figure dans la liste des sociétés par actions, la S. Bocciardo, et si ses installations, son capital social, le volume de ses stocks et des affaires qu'elle traite annuellement sont de 4 à 5 fois plus forts que ceux des imperméables Saint Georges, elle se trouve moins entourée de petits artisanats [28]. En dehors d'elle, 9 autres entreprises seulement étaient inscrites à l'Association des Industriels en 1959 et elles fournissaient moins de 400 emplois. Au demeurant la production de cuir est restreinte et la pelleterie, la chaussure, la sellerie sont de petites choses.

Même les *industries polygraphiques, extractives* et du *papier* restent étriquées [29]. Les ateliers de typographie, de lithographie, etc. ne prennent que rarement un peu d'ampleur et demeurent en petit nombre. Les 4 plus importantes affaires ne mettent en jeu qu'un peu plus d'1 milliard de capital, leurs installations n'arrivent pas à ce total, leurs stocks sont à peine de l'ordre de 200 millions, leur volume d'affaires de guère plus de 1 600; des parts de 0,2 et 0,4 % de l'équipement et du chiffre de l'ensemble des sociétés. L'ensemble de la branche surtout mobilise moins de 2 % des travailleurs et 0,5 % de la force installée. Les papeteries sont nombreuses et leurs productions variées mais il n'apparaît pas davantage de sociétés dans ce secteur de production que dans le précédent et leurs caractéristiques sont de même ordre tandis que l'emploi global se réduit sans que le nombre de chevaux équipés croisse beaucoup. Deux sociétés enfin, pour un capital de 500 millions de Lires, des installations de 1 500, des stocks de 37 et un chiffre d'affaires de 1 066, au milieu d'une poussière de petits exploitants de carrières, une production limitée, en dehors des cimenteries et briqueteries, à 700 000 t de diabases, 160 000 de serpentines, 135 000 de dolomie, 1 000 000 de pierrailles, moins de 2 600 de marbre, de 3 000 de grès, des participations de 1,1 % à l'emploi et de 1 % aux chevaux équipés donnent la mesure de la très modeste importance des industries extractives.

La longue série des activités gênoises s'achève ainsi dans une sorte de nivellement mais qui est signe de foisonnement plus que de faiblesse. L'analyse par le menu fait apparaître trois groupes de valeurs dégressives dont le premier est de loin le moins fourni tandis que les deux autres comportent à peu de chose près le même nombre de branches, 7 et 6. Le calcul confirme ces résultats. Les pourcentages d'emploi et d'équipement en force motrice atténuent un peu les écarts. La puissance en hommes-chevaux par branches, calculée selon le principe utilisé pour déterminer l'importance globale du secteur, les exagère [30]. Mais, de toute façon mécanique et métallurgie se détachent en tête, bâtisse, chimie, industries alimentaires, industries telluriques, eau, gaz et électricité, textiles, bois et meuble suivent, habillement, cuirs et peaux, industries polygraphiques, extractives, du papier ferment la marche et l'on peut fonder sur ces résultats un graphique synthétique expressif [31]. Les deux grandes activités industrielles gênoises dominent une épaisse frondaison au-dessous de laquelle il y a encore place pour un sous-bois fourni.

V. — LES RELATIONS FONCTIONNELLES : MARCHES ET COMPLEXE TECHNIQUE

Les écarts qui séparent les groupes d'activités de cette longue gamme de productions pose un problème de relations fonctionnelles qui oriente vers une définition plus précise du secteur en déterminant les pôles d'activités, les éléments dirigeants et moteurs.

(26) (96), Chap. VI : l'industrie, 10.
(27) (96), Chap. VI : l'industrie, 8.
(28) (80), p. 974.
(29) (96), Chap. VI : l'industrie, 13, 12. Chap. V : Les activités primaires autres (que l'agriculture), 6, p. 50 et 52 surtout.
(30) *Supra*, p. 44.
(31) *Infra*, fig. 5 : Régimes de production du Gênois et du Savonais.

Les analyses du trafic portuaire, ferroviaire, routier et par tubes fournissent quelques indications qui mettent sur la voie. A côté de la fonction purement commerciale du port et de son rôle d'approvisionneur et d'expéditeur pour les industries du secteur s'effectue un trafic local qui saute aux yeux. Rien cependant ne permet de préciser le nombre de camions et de wagons qui circulent d'une usine à un atelier ni entre les diverses surfaces industrialisées, la nature des produits transportés, les tenants et aboutissants. Tout ce qui apparaît, c'est l'activité plus intense des secteurs routiers et ferroviaires rayonnant autour du triangle fondamental Voltri-Vieux Port-Pontedecimo et un déclin de charge au-delà des limites du complexe humain. On en est alors réduit à une étude des marchés et des échanges internes. Allan L. Rodgers avait raisonnablement adopté ce parti en se limitant à la commune de Gênes et aux entreprises majeures [32].

1) Marchés et sous traitances.

L'analyse des marchés et de la circulation des produits fait d'abord ressortir des liens de branche à branche. C'est le cas entre la mécanique d'une part, la métallurgie, la chimie et les industries alimentaires d'autre part. L'aciérie de Cornigliano de la S.I.A.C. alimente la construction et la réparation navales en tôles fortes surtout. La Ferriere Bruzza est également fournisseur des industries locales : chantiers navals et ateliers du fer blanc qui, d'autre part, puisent dans les magasins de l'établissement Oscar Sinigaglia. De la sorte, indirectement, par leurs besoins en emballages la Chimie — et principalement celle des corps gras, huilerie en tête — et les industries de l'alimentation — la conserverie en particulier — se trouvent sous la dépendance de la métallurgie et exercent sur elle une pression. Les fabrications de charpentes métalliques, de véhicules, de carrosseries, de moteurs et de générateurs, l'électro mécanique puisent de même aux sources de lingots d'acier et de fonte locales ainsi qu'aux productions non ferreuses comme le cuivre de la Delta.

Une seconde série de liaisons met en rapports suivis les matériaux de construction, les industries telluriques et l'extraction non seulement avec le bâtiment — c'est l'évidence — mais encore avec la métallurgie qui reçoit des fondants, des réfractaires et livre des déchets aux cimenteries.

Le bois aussi, quoique sur le mode mineur, entretient toute une série de contacts. Il alimente activement la construction navale dans les chantiers de plaisance ou de barques de pêche comme dans les grands établissements pour l'armement et l'ameublement intérieur des grosses unités; l'O.A.R.N., les chantiers de Sestri, les Cantieri del Tirreno sont des clients considérables et les Arredamenti Azzimonti sont en fait des chantiers de menuiserie et d'ébénisterie maritime. Il fournit abondamment, bien entendu, le bâtiment, notamment avec les charpentes et les parquets. Enfin, sa participation aux emballages le met en liaison avec les productions alimentaires.

Les industries polygraphiques rayonnent à leur tour. D'une part elles font appel à la papeterie, d'autre part elles desservent la foule des petites entreprises et des artisanats pour leur papier à en-tête et leurs étiquettes. Sans doute s'agit-il surtout d'une poussière de petites commandes. Outre que la multiplicité fait nombre, il n'en reste pas moins des liens permanents avec les industries du bois, du bâtiment, de l'alimentation, des textiles, de l'habillement, cuir compris et même de la mécanique. Seules échappent — et encore pas complètement — les grandes entreprises utilisant des machines à reproduire et ne recourrant guère aux emballages de papier ou cartonnés. Les nécessités d'emballage ont même entretenu un temps une liaison textile — alimentation par la fabrique de sacs de jute de l'Eridania, cependant que la cokerie est intimement liée aux services urbains du gaz.

A côté de ces relations de branche à branche apparaissent des réseaux d'interconnexion à l'intérieur de certaines catégories d'activités. Les plus caractéristiques intéressent la mécanique et la bâtisse ou les travaux publics. Il est courant et très répandu que les grandes entreprises et les établissements de première grandeur confient à de moindres certaines fabrications. L'usage est également généralisé qu'elles se déchargent sur telles ou telles entreprises mineures de travaux de profit restreint ou convenant mal à leur forme d'équipement et qu'elles n'ont accepté que dans le but de ne pas laisser échapper un gros devis ou de prélever une commission sur le montant de la facture du sous-traitant. On s'expliquerait mal autrement le pullulement d'ateliers sans ampleur qui anime par exemple Sampierd'Arena et le vagabondage en apparence désordonné de minuscules équipes d'un chantier de construction à l'autre.

Par ailleurs les chantiers navals mobilisent tout un cortège de serviteurs. C'est ainsi que les formes ou les bassins de Sestri mettent largement à contribution le « Meccanico » pour ses besoins en chaudières, turbines et moteurs Diesel, la fonderie de Pegli pour son approvisionnement en pièces moulées, la Fossati pour les éléments forgés, la San Giorgio pour les appareillages électriques qui équipent les coques. De même c'est aux

(32) (302), Chap. II, pp. 53 sqq.

autres entreprises navales que va une bonne part des fabrications de précision, tandis que le passage du produit semi ouvré à la fabrication achevée s'effectue par une cascade de stades intermédiaires jusque dans le secteur privé et en dehors des trusts.

2) Pôles d'animation et activités directrices : le complexe technique.

Tant dans les rapports entre branches que dans les relations internes le bâtiment apparaît ainsi comme un des pôles essentiels de la vie industrielle du secteur gênois. Autour de lui gravitent les industries telluriques et extractives dans les formes qui les caractérisent ici. Il commande pour une large part les industries du bois, la chimie par les colorants, peintures et vernis, une partie de la mécanique pour ses besoins de charpentes et de machines (Rossbéton) et même des activités du papier et graphiques. C'est bien un élément moteur.

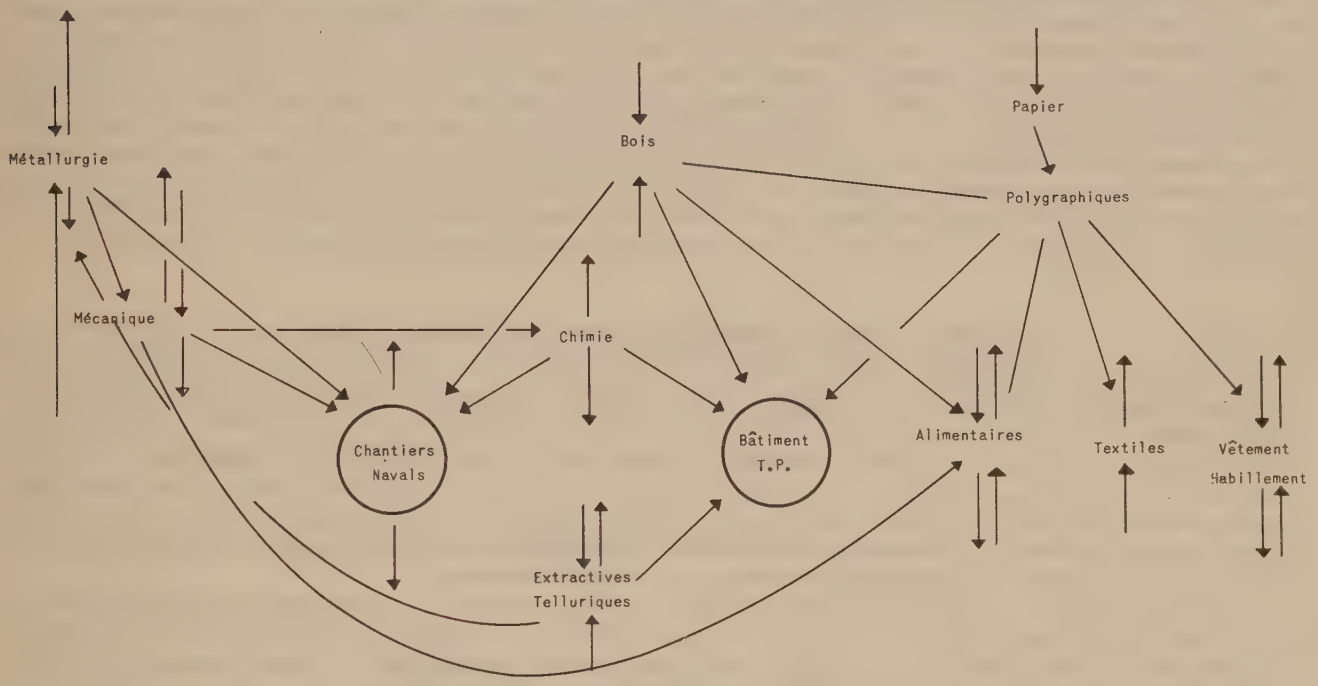


Fig. 3. — Le complexe fonctionnel gênois

Flèches obliques et courbes : relations d'interdépendance. — Flèches verticales : approvisionnements et ventes : en Italie vers le haut, à l'extérieur vers le bas.

Dans la double série des rapports fonctionnels les chantiers navals prennent également une place prépondérante. D'une part, comme la bâtisse ils sollicitent la production chimique (et non seulement eux aussi par leur consommation de peintures et de vernis qui est considérable, mais encore pour d'autres productions comme l'oxygène) et ils font pression sur les industries du bois. D'autre part ils absorbent une part de la production métallurgique et commandent bien des fabrications mécaniques, électro-mécaniques et de précision. Dans cette classe si diverse de la mécanique — un peu arbitrairement constituée sur la notion de travail des métaux — les chantiers navals forment un élément original qui constituent le second pôle et le second moteur du secteur gênois, bien plus puissant encore que le premier.

Au-delà n'apparaissent plus que des convergences de sollicitations moindres. L'appel des industries alimentaires, réduit aux emballages de fer blanc, de carton et à de petits besoins graphiques est limité. L'habillement, même en ajoutant le travail du cuir qui veut un peu de produits tonniques exerce une pression encore moindre. Les textiles font à peu près bande à part.

Quant à la métallurgie, elle se borne à exiger quelques produits telluriques dont les tonnages sont compensés par la faible valeur marchande. Au demeurant la part de sa production absorbée par le marché local est finalement assez mince. Seuls les moyens et petits établissements consacrent une forte partie de leur activité à l'assouvissement des besoins du voisinage. L'activité des plus puissants repose sur des marchés débordant largement le secteur.

Les Acciaierie e Ferriere Bruzza expédient les 2/3 de leur production dans la plaine padane. Un cinquième des fers et aciers de la S.I.A.C. est absorbé sur place, le reste s'acheminant vers d'autres points de la région, la Lombardie, le Piémont et même, au-delà des frontières. Un dixième à peine des laminés de la Cornigliano alimentent le marché immédiat et l'essentiel de la clientèle est constitué par des fabrications d'appareils ménagers et surtout la construction automobile implantée hors de la région gênoise — celles de la F.I.A.T. avant tout.

On se trouve finalement ainsi en présence d'un complexe très riche et disposant d'un large marché. Les chantiers navals eux-mêmes construisent pour d'autres ports d'armement et pour d'autres pavillons que l'italien, et, avec leur capacité considérable, ils sont équipés pour cela. Ils n'absorbent pas non plus toute la production du reste de la mécanique qui équipe des usines non seulement dans le Mezzogiorno mais encore à l'étranger et travaille pour la plaine du Pô depuis Turin jusqu'à Venise. La construction navale gênoise a pour clients de gros armateurs palermitains et napolitains : Lauro pas exemple et, dans le premier trimestre 1958, la moitié de son effort était consacré à des commandes étrangères. C'est à la mécanique gênoise que l'Inde doit une partie de son matériel ferroviaire, de ses usines de fertilisants, de ses cimenteries, celles de Sindri et Porbandar. L'industrie gênoise a même monté une cimenterie dans l'Etat de New York. Les récentes centrales thermo-électriques de Chivasso, de Civittavecchia, de Bari, de Naples, la raffinerie pétrolière de Crémone, l'installation « visbreaking » de Ravenne et celle de « topping » d'Augusta dont la tour est célèbre par sa hauteur sont encore des ouvrages gênois. La conserverie livre ses boîtes de jus de tomates dans toute l'Europe Occidentale et de fruits entiers ou coupés, jusqu'aux Etats-Unis ainsi que l'« industria dolciaria » ses confitures, marmelades, gelées. Les Imperméables Saint Georges ont une clientèle en France, en Suisse, en Belgique, aux Pays Bas et en Allemagne. La « Ceramica Ligure » livre 15 % de ses fabrications à l'Italie du Sud et 80 % à la haute Italie.

CONCLUSION : PERSONNALITÉ DU SECTEUR GÊNOIS

Deux traits fondamentaux et complémentaires caractérisent finalement la vigoureuse personnalité du secteur gênois.

1) Avec sa nuée d'établissements débordant largement du triangle pourtant déjà étoffé dont la vallée du Polcevera forme la hauteur pour se répandre le long des rivages et jusque dans l'arrière pays padan, ses plus de 400 000 H.P., ses 130 000 travailleurs recrutés sur un espace plus vaste encore, la gamme presque sans lacune de ses fabrications si généreuses qu'elles s'écoulent non seulement hors des frontières ligures mais encore à l'étranger et parfois en quantités considérables, *il est ample et puissant.*

2) Avec sa structure où s'associent des entreprises d'ordre national et un pullulement de petites affaires et d'artisanats, ses formes où des établissements géants émergent au milieu d'une poussière d'ateliers exigus et d'échoppes, la juxtaposition de systèmes tissés serrés et de productions plus indépendantes, l'inégale importance de ses productions, il ne manque ni de contrastes ni de déséquilibres.

Il est cependant remarquable que les formes et les structures intermédiaires loin de faire défaut tiennent une place importante. Il n'est pas moins certain que les productions mineures n'apparaissent parfois telles qu'en raison du gigantesque développement pris par quelques autres et, en tout cas, forment, réunies, un ensemble respectable.

En dernière analyse, c'est à *l'association de toutes les formes, de toutes les structures et du plus grand nombre de productions* autant qu'aux développements pris par certaines que le secteur gênois doit une ampleur et une puissance qu'on souhaiterait retrouver ailleurs.

CHAPITRE II

LE SECTEUR SAVONAIS

Le secteur savonais offre encore de vigoureuses images industrielles. La grande industrie y fleurit en superbes établissements et imprime profondément sa marque comme dans le domaine gênois. Le trait le plus frappant est, toutefois, un contraste saisissant entre des formes littorales et des développements d'arrière pays dont les poids se révèlent vite à l'inverse des valeurs qu'ils prenaient dans le secteur précédent et cette migration du centre de gravité est l'indice du passage à un autre climat industriel.

I. — LE MODESTE COLLIER LITTORAL

1) Le noyau de Savone-Vado.

Comme celui de Gênes, le secteur savonnais offre une série d'implantations littorales. L'essentiel en est centré sur Savone et Vado. Sur la rive Ouest du Letimbro et de la route de Turin, fourmillent des menuiseries, des marbreries, des ferronneries, des carrosseries artisanales d'où émerge ça et là quelqu'atelier plus important ou une petite usine pouvant mobiliser jusqu'à une trentaine, parfois une cinquantaine de personnes : l'officine électro-mécanique Gastaldi, les ateliers Ibis, la Centrale Laitière, le Pastificio Astengo, enfin 2 installations de bonne taille : la fonderie de radiateur Balboutin et la Vietreria Savonese Angelo Viglienzoni avec ses 2 fours (132 et 145 travailleurs). Sur la rive orientale même spectacle avec une préférence pour la tannerie, le chromage (Fassio) et surtout de gros ateliers bourrés d'automotrices flanquant la gare et l'usine à gaz. C'est l'annonce d'un épanouissement vers le S. Le quartier des avenues Vittorio-Veneto et Cristoforo Colombo conduit à des établissements généralement plus puissants qui se donnent la main jusqu'au port d'un côté, vers Zinola de l'autre : ceux de la fabrique d'électrodes et de fils à gaine plastique Arcos, les chantiers navals Campanella Ascenso et Solimano, l'Officina Pizzorno, les ateliers Mottura Fontana et de la Brondi Saroldi mobilisent chacun de 100 à 150 personnes et un nombre respectable de mètres carrés, les installations de la C.I.E.L.I. dont l'effectif est double, les larges surfaces couvertes des Distillerie Italiane, de la Servettaz Basevi et de la Scarpa e Magnano dont les fabrications mécaniques, électriques et électroniques occupent respectivement près de 700 et 900 travailleurs, enfin les quelque 50 000 M_2 de l'I.L.V.A., donnant d'un côté sur la douane du port, de l'autre sur la citadelle et ses jardins publics, qui fournit près de 500 emplois.

Des quartiers occidentaux de Savone, par Zinola, à Vado, résidence ouvrière et installations industrielles se poursuivent sans réelle solution de continuité et toute cette dernière agglomération est aussi truffée d'industries. Elles enveloppent d'une part la gare et font cortège à la voie ferrée : modestes ateliers comme ceux de l'E.I.R. et de la Dassori qui n'offrent que moins de 40 et guère plus de 70 postes, de l'Astrea (46), de la Gualco Pertusola (85) mais aussi établissements de la Societa Materiali Refrattari qui en fournit quelque 120 et surtout une seconde implantation de l'I.L.V.A. et les vastes ateliers mécaniques du Tecnomasio Brown-Boveri qui

font appel à 750 travailleurs. Elles accompagnent ensuite la route littorale depuis la briquetterie de Zinola jusqu'aux fabriques de matériaux de construction Mantelli adossées au Cap de Vado en passant par les ateliers Castelli, Barbano, diverses « officine meccaniche » et les chantiers de démolition navale Ardem. Elles submergent enfin et surtout la basse plaine du torrent de Segno. Sur la rive gauche, au-delà de la route de San Ermete, c'est un pullulement d'entrepôts et de petites installations travaillant le fer, d'où émergent des éléments de dimensions pour le moins honorables; bâtiments de la S.A.N.A.C. qui occupent 170 personnes, de l'Isoltermica Giuntini, des vernis Camillio Fiumagalli, et surtout, de l'A.P.E. (Applicazione Processi Elettrochimici) qui ne requièrent pas moins de 600 travailleurs. Sur la rive droite, s'étalent à la queue leu leu 3 énormes établissements fumants, entourés de tas de charbon, surmontés de trains roulants, flanqués de générateurs électriques, chacun reliés à la route par un pont enjambant le lit mineur du torrent. C'est le royaume de la Fornicoke et de la Monteponi dont manifestement l'importance n'est que très insuffisamment traduite par des emplois de quelque 350 et 400 unités, tout au moins, pour cette dernière, jusqu'à une date toute proche [1].

L'occident de l'agglomération savonnaise avec sa poussée le long du port et le groupe de Vado constitue, et avec une disposition assez voisine, un ensemble homologue du T renversé gênois. On en est cependant loin : si l'on excepte une petite mine d'anthracite au voisinage de Calibone, la remontée des installations dans les vallées s'arrête presqu'aussitôt à la différence de ce qui se passait dans le Polcevera, et nulle part n'apparaissent ni ces installations géantes qui constituaient l'Oscar Sinigaglia, les chantiers sestrais, voire le « Meccanico » ou la S.I.A.C., ni cet entassement d'implantations ne laissant pas un pouce d'espace à découvert qui caractérisait le triangle Voltri-Vieux Port-Pontedecimo de Gênes.

2) Les apophyses littorales.

Si le noyau central de la façade côtière savonnaise n'est ainsi qu'une réplique affaiblie du noyau littoral gênois, il ne projette aussi que de plus timides antennes. Vers l'Est, les quartiers orientaux de Savone, essentiellement résidentiels et commerçants ne comptent pas 500 emplois dans l'habillement; ils n'ont pas plus de 40 affaires alimentaires, un peu moins d'ateliers du bois et du meuble, un peu moins aussi d'ateliers graphiques. Albissola Marina n'a guère que quelques ateliers de poterie et de céramique décorative de taille extrêmement modeste, quelques équipes de maçons, quelques artisans installateurs du bâtiment. Celle n'est un peu mieux pourvue que grâce à un petit développement de la mécanique : 6 ateliers et moins de 200 travailleurs. Le plus gros morceau est constitué par Albissola Superiore et Capo où un nombreux artisanat produit des céramiques monochromes (bleues) et où apparaissent un établissement employant 45 ouvriers à la fabrication et au conditionnement des fruits confits, des marchandises, des confitures, des sirops et de la moutarde (Sacier) et un autre qui mobilise près de 150 travailleurs dans les matériaux de construction.

Vers l'Ouest, on va un peu plus loin et des grains plus consistants apparaissent; ce sont quand même des grains de chapelet : de taille limitée et nettement séparés. A Finale, les carrières des Frères Ghigliazza et 6 ou 7 petites entreprises utilisent 2 à 300 ouvriers et alimentent une cimenterie au Cap Caprazoppa, l'établissement aéronautique du groupe Piaggio mobilise 850 personnes tandis qu'on compte une quinzaine de petites affaires alimentaires, une quarantaine dans l'habillement, une trentaine pour le bois, une demi-douzaine pour la bâtisse. A Pietra, les Cantieri Navali del Mediterraneo (C.A.M.E.D.) sont assez vastes pour obliger la route à un détour — comme ceux de l'Ansaldo à Sestri — et, tout autour gravitent 16 petites installations de la mécanique, une dizaine du bois comme de l'alimentation, une douzaine pour l'habillement, 6 ou 7 pour la construction. Mais à Borghetto San Spirito seule la Roveraro (huiles d'olives) revêt quelque importance à côté de 3 entreprises d'habillement, 3 encore de réparation mécanique, 8 du bois et une dernière de maçonnerie dont aucune n'a 10 ouvriers. C'est la limite et dans les intervalles si parfois l'emploi se gonfle un peu, comme à Loano, jamais plus n'apparaît une installation capable d'offrir 50 ou même 30 emplois : à Bergeggi, entre Pietra et Finale, tout se ramène à 3 carrières, 3 ouvriers de l'alimentation, 1 couturière et 2 employés des eaux et de l'électricité.

3) Les avantages mineurs du littoral.

Tel quel le littoral paraît bourré d'entreprises et d'installations. L'analyse statistique le confirme. On dénombre plus de 860 installations à Savone, près de 80 à Vado et de 120 dans les 2 Albissola, 140 à Finale et

(1) Un plan de réorganisation complète de la Monteponi dans une perspective de concentration de la production de zinc entraîne la cessation d'activité de l'établissement de Vado à l'automne 1963. Projet Francesco Sartori, projet Carlo Faina dont les éléments figurent dans le Bilan au 31 décembre 1962; nous sommes obligés à la Société d'en avoir obtenu communication.

56 à Pietra. Avec l'appoint des communes de second ordre c'est au total près de 1 700 qui ourlent le front de mer : plus des 3/4 de tout ce que compte le compartiment et il en va sensiblement de même pour les entreprises, les affaires disposant de plusieurs établissements étant l'exception.

Mais dans les formes comme dans les structures les dimensions modestes sont de règle. Les centres de peuplement littoraux s'accompagnent d'une telle cohorte d'artisanats qu'ils s'adjugent les 4/5^{e} de la liste du registre des métiers. De même les rivages monopolisent une part supérieure encore de moyennes et petites installations parmi lesquelles une bonne dizaine disposent de capitaux fort honorables et d'équipements de valeur, travaillent avec de beaux stocks et réalisent de respectables chiffres d'affaires. La Campanella Ascenso traite annuellement pour plus de 800 millions de Lires, les C.A.M.E.D. en ont déclaré pour 1 300 en 1960, la Scarpa e Magnano pour 2 400, la Servettaz Basevi pour près de 3 300 (2). Au-delà, en revanche, il n'y a plus grand chose : la Fornicoke et l'A.P.E.; des exceptions (3).

Aussi l'emploi reste-t-il sans grande ampleur et plus encore l'équipement en force motrice. Le recensement de 1961 crédite Savone de quelque 9 500 emplois industriels Vado de plus de 4 000. Les deux Albissola en totalisent plus de 2 000. Finale en compte autant. En y ajoutant les communes moins pourvues qui forment la chaîne de Borghetto S. Spirito à Celle on aboutit à près de 20 000 travailleurs. C'est, en gros, les 2/3 de l'effectif total du secteur mais peu de chose auprès de ce qu'offrent les rivages gênois. Savone ne disposait pas, d'autre part de 30 000 H.P. installés en 1951, Vado de 32 000, Finale de 4 000, Pietra de 2 400, Albissola Capo de 2 000. Finalement un peu moins de 64 000 H.P. pour le ruban littoral; on est plus loin encore des domaines homologues de Gênes.

II. — LE CENTRE DE GRAVITÉ BORMIDIEN

A ce semis littoral s'oppose un développement interne beaucoup plus vigoureux, dans le haut bassin des Bormida où, à côté des formes mineures, la grande industrie connaît un réel épanouissement.

1) Les industries diffuses du versant padan.

Dans la Bormida de Millesimo, le plus clair de l'appareil industriel se résume à Osiglia à 4 petites scieries. Murialdo n'est pas mieux dotée. Roccavignale est logée à la même enseigne. Saliceto et les communes limitrophes de la province de Coni sont en pleine zone de pénurie. Symétriquement, Plodio et Cosseria sont pareillement dépourvues; comme Pallare qui ne dispose en tout et pour tout que de 6 artisanats squelettiques. Mais au milieu de ce désert Cengio compte 3 entreprises alimentaires, 5 du bâtiment, 9 du bois et une quinzaine de l'habillement surtout établies sur la rive gauche de la rivière et au voisinage du hameau de Genepro, ce qui lui vaut plus de 120 emplois artisanaux ou de petite industrie. Quant à la commune de Millesimo, c'est à plus d'une cinquantaine que se monte le total de ses installations mineures : 6 d'industrie alimentaire, une bonne quinzaine d'habillement, 8 pour le bois, près de 15 de nouveau pour la mécanique et au Nord Est de l'agglomération la fabrique de carreaux Ferecchi et les fours et briquetteries Ferrari, Pregliasco et Cavallini prennent assez d'ampleur pour que le volume d'emploi s'étoffe à plus de 320.

Dans la Bormida orientale, Mallare, outre les habituels tailleurs, couturière, maçons, etc... dispose déjà de quelques moulins et d'une demi-douzaine de scieries utilisant une trentaine d'ouvriers; surtout la Societa Cave di Bormida y exploite au voisinage du hameau d'Olano, une carrière qui assure du travail à une cinquantaine d'hommes et exige quelque 150 chevaux moteurs.

Altare compte une douzaine de petites entreprises qui se consacrent au travail des métaux et du bois, un atelier mécanique utilisant une quarantaine de personnes et surtout deux verreries de taille respectable. La première relevant de la société Vetreria-Artistico occupe quelque 5 000 M_2 dont 3 000 couverts à la sortie de l'agglomération sur la route de Carcare. La seconde est celle de la Vetrerie Italiane qui occupe quelque 120 ouvriers et dispose de plus d'espace encore à la périphérie occidentale du village et de l'autre côté de la route nationale.

Carcare dispose de 3 carrières, 4 installations alimentaires, 9 artisans de l'habillement, 9 encore du bois, 11 ateliers mécaniques et surtout de 3 installations telluriques de dimensions supérieures encore à celles d'Altare : 1° la fabrique de céramiques de l'Industrie Ligure Stoviglie Affini (I.L.S.A.) : 10 000 M_2 dont 6 000 couverts à l'issue Nord de l'agglomération sur la route de San Giuseppe di Cairo et plus de 150 emplois; 2° la

(2) (80), pp. 721, 534, 552, 533.
(3) (80), p. 1384 et 1406. Pour la Fornicoke 5 623 millions de Lires de chiffre d'affaires. Pour l'A.P.E. 5 766.

verrerie de la Vetreria di Carcare : 8 000 M_2 à la bordure du bourg sur la rive gauche de la rivière et une centaine de travailleurs; 3° la verrerie de la Vetreria Mattoi-Carena : 20 000 M_2 dont 7 000 couverts au carrefour de Millesimo et une autre bonne centaine d'ouvriers.

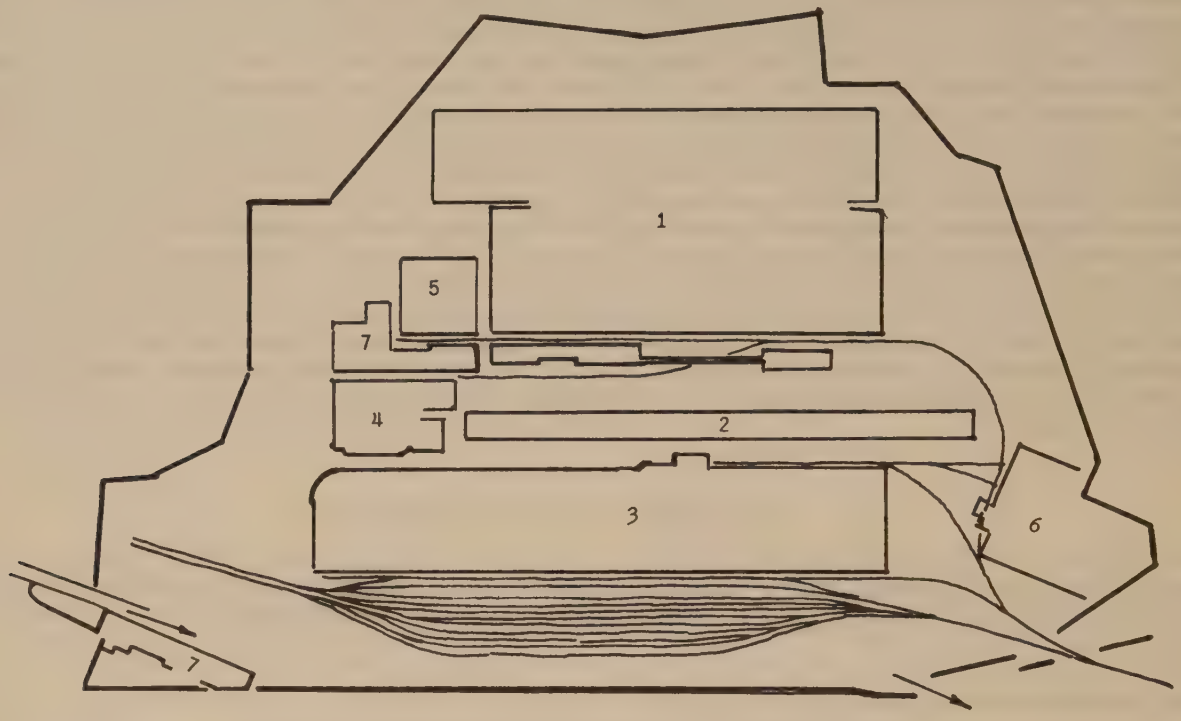


Fig. 4. — *L'établissement de la Cokitalia à San Giuseppe de Cairo.*

1. Parc à charbon, triage, mélanges. — 2. Batteries de fours. — 3. Parc à coke et écheveau des voies de départ. — 4. Installation à ammoniaque - S. Distillerie : benzol, toluol, xylol. — 6. Distillerie goudron. — 7. Services sanitaires et sociaux.

Cairo s'entoure, surtout au sud, jusqu'au hameau de Vallega, de plus d'établissements encore et s'en laisse largement pénétrer : au total une dizaine pour le travail du bois, dont une fabrique de meubles, autant d'ateliers de mécanique, une demi-douzaine au moins pour les matériaux de construction, le même nombre d'affaires alimentaires, des carrières, une quinzaine d'entreprises de maçonnerie mobilisent respectivement 200, 250, 50, 30, une autre trentaine et plus de 500 ouvriers.

Même Dego mobilise une vingtaine de travailleurs dans les industries alimentaires, autant dans le bois et une quinzaine dans l'habillement, nombre que l'on retrouve à Piana Crixia où, par ailleurs, tout le reste disparaît.

2) Les noyaux bormidiens de grande industrie.

La plupart des agglomérations des Bormida sont ainsi lardées et surtout ceinturées d'artisanats et de petites installations qui peuvent même, à l'occasion, s'étoffer. Comparativement, ce ne sont pourtant là que broutilles : sur le terroir du hameau de Ferrania, à San Giuseppe de Cairo, et à Cengio s'étalent des installations auprès desquelles tout pâlit.

La plus grande partie de la dépression de Piancereseto est occupée par l'énorme établissement de la Ferrania qui a pris son nom du village voisin. Cent cinquante mille mètres carrés dont quelque 60 000 couverts à plusieurs planchers et près de 3 000 ouvriers et ouvrières au service de la fabrication de produits sensibles ! Encore est-ce loin d'être tout. A peu de distance à l'amont la Societa Nitrocotone règne sur plus d'un hectare et la Societa Lavorazione Imballagi sur à peu près autant à l'aval.

Au confluent des branches de Pallare et de Mallare, à San Giuseppe, la rive droite de la Bormida orientale est ouverte jusqu'au pied des collines de Bragno par les géantes installations de la Montecatini-Azoto et de la Cokitalia; 600 000 et 400 000 M_2, 100 hectares !

Au-delà, sur la rive gauche, la Societa Officine di Cairo Montenotte consacre 6 000 M_2 à ses fabrications

métalliques et la centrale hydroélectrique Falk développe ses vastes installations alimentées par une conduite qui prélève les eaux de la rivière de Millesimo régularisée juste à l'amont de la bourgade.

Dans la courbe de la rivière qui précède Cengio, enfin l'Azienda Colori Nazionali Affini (A.C.N.A.) étale ses quelque 600 000 M_2, dont un bon tiers couvert, dans un splendide isolement.

Au total quelque 200 hectares de surfaces industrielles et 6 500 travailleurs !

3) Le poids des grands établissements bormidiens.

Tout compté, le versant padan ne réunit que quelque 500 installations et son infériorité en matière d'artisanat et de petites ou moyennes entreprises est certaine comme pour les effectifs mobilisés. Il ne lui reste qu'1/5^{e} des entreprises artisanales et il réunit tout juste une dizaine d'affaires moyennes et pour la plupart bien modestes puisque les 4 installations telluriques de Millesimo ne rassemblent guère plus de 250 ouvriers, que la plus fournie en travailleurs n'en requiert pas plus de 300 et n'équilibre ses comptes qu'avec quelques difficultés (Vetreria Artistico), que la plus prospère ne dispose pas de plus de 200 millions de Lires de capital, n'estime pas ses installations à plus de 320 millions et ne traite que 400 millions d'affaires (Vetrerie Italiane) [4]. G. Ferro estimait en 1958 à une dizaine de mille les travailleurs des hautes Bormida; en procédant à partir du recensement de 1961 et par l'enquête on peut raisonnablement en retenir 12 000 : les 3/5^{e} de l'effectif du Littoral. Mais les installations majeures travaillent dans des conditions telles qu'elles confèrent aux grands établissements des Bormida un poids incomparable [5].

La Cokitalia est au capital de 4 milliards de Lires. Ses installations se composent de parcs à charbon et à coke, d'un bloc de fours, d'une installation à ammoniaque, de distilleries de benzol et de goudrons également puissants accompagnés d'une forte série de services [6].

Elles sont estimées selon le bilan 1960 à près de 8 milliards, travaillent sur des stocks de 1 750 millions et réalisent un volume d'affaires de 11 milliards : le double de celui de la Fornicoke littorale [7].

Pour les 4 grandes autres implantations, les volumes d'affaires ne sont pas révélés ou se perdent dans la masse d'énormes comptabilités englobant plusieurs établissements et très divers et il en va de même des autres données financières. Il est cependant certain que l'établissement Montecatini Azoto et la centrale hydro-électrique Falk participent largement des 150 milliards de capital souscrit du trust Montecatini. Il en va de même pour l'A.C.N.A. de Cengio qui n'a à partager les services de 3 500 millions qu'avec un autre établissement installé à Cesano-Maderno, et pour l'usine de la Ferrania qui non seulement utilise la majeure partie du capital social (3 600 millions de lires) mais à laquelle on peut rapporter aussi l'essentiel de la valeur des stocks (3 080 millions) sinon des installations de la société (10 793 millions) qui ne dispose que d'un autre établissement à Milan dont l'activité se limite à la manutention de rouleaux de pellicules et d'appareils photographiques. Surtout on est chaque fois en présence d'outillages de premier ordre, de dispositions parfaitement rationnelles et de fabrications de haute valeur marchande [8].

Les 1 134 hommes et 15 femmes employés par le *Montecatini Azoto* sont de moindre poids que ses outillages depuis la centrale électrique fonctionnant indifféremment au charbon et au mazout et capable de 50 000 Kw jusqu'au gazogène en passant par les 150 000 M_2 d'ateliers couverts qui permettent en partant d'hydrogène et d'azote extrait de l'atmosphère, d'aboutir d'abord à l'ammoniaque liquide ou gazeux de synthèse, puis à l'acide nitrique et aux nitrates, enfin à l'urée et au sulfate d'ammoniaque. Les volumes de production en témoignent : 80 000 tonnes annuelles d'azote fixé, 1 500 tonnes quotidiennes dont 300 de nitrate de calcium, 600 de sulfate d'ammoniaque, 600 encore d'acide nitrique, d'ammoniaque, d'urée et autres produits.

(4) (80), p. 1159.
(5) (194) et (195), également précieux pour les localisations d'installations productives.
(6) Pour la puissance des installations de la Cokitalia à San Giuseppe de Cairo :
— parc charbonnier de 150 000 tonnes de capacité équipé de dispositifs sélectifs;
— parc à coke d'une capacité de 50 000 tonnes équipés, comme le parc d'arrivée, de dispositifs de triage pour la séparation du coke de fonderie et des éléments selon grosseur de 0,2 à plus de 70 m/m;
— bloc de fours disposant en ligne, sur la médiane de l'établissement, de 4 batteries Otto et d'une batterie Coppée totalisant 175 chambres d'une capacité globale d'enfournement de 4 000 tonnes quotidiennes;
— installations à ammoniaque composée de 2 saturateurs Otto et d'un saturateur Disticoke de 5 750, 5 000 et 4 200 m/m de diamètre, pour le traitement de 1 200 000 Nmc/g;
— distillerie de benzol à double installation capables de traiter 54 tonnes à l'heure d'huile benzolée et susceptible de recueillir du toluol et du xilol que l'on peut produire purs après lavage;
— distillerie de goudron d'une capacité de 160 tonnes par jour d'huiles légères, moyennes et de lavage, d'huile d'anthracène, de naphtaline brute, de pâte d'anthracène, de goudron débenzolé;
— dans la série des services : centrale thermique à 7 chaudières (1 380 m^{3}) produisant de la vapeur, cabine électrique placée au centre de l'établissement, voies ferrées privées à traction à vapeur, services sanitaires et sociaux.
(7) (80), p. 1367.
(8) (80), pp. 369 (Montecatini), 423 (Falk), 1369 (A.C.N.A.), 1370 (Ferrania).

Les 2 000 travailleurs de *l'A.C.N.A. de Cengio* ne suffisent pas davantage à rendre un compte exact de son activité rentable. Ici encore on dispose d'une centrale thermique produisant de la vapeur — mais cette fois à partir de pétrole — et d'une station électrique, mais surtout, sur des surfaces couvertes plus vastes encore que celles de la Montecatini, se développe un prodigieux équipement, perfectionné sans trêve pour produire en masse, à travers sulfurations, nitrifications, chlorurations, fusions alcalines, réductions et synthèses, plus de 300 variétés de colorants et de produits intermédiaires à base de charbon ou d'hydrocarbures destinés aux fabrications les plus diverses depuis les vernis jusqu'à la photographie et à la pharmacie en passant par les fibres synthétiques et les résines. On ne doit pas être loin de la vérité et peut être au-dessous en estimant — compte tenu de l'établissement de Cesano Maderno où se concentrent les finitions et les laboratoires de recherche — à quelque 8 milliards la valeur des installations de Cengio et à 5 leur stock moyen. On serait même tenté d'estimer au double de celle de la Cokitalia la valeur financière de leur production.

L'établissement de la « Ferrania » répartit ses 2 500 ouvriers et ouvrières sur 70 000 M_2 de locaux couverts seulement mais pour une bonne partie à étages multiples si bien que le volume atteint quelques 800 000 M_3. Nombre de travaux se déroulent dans des bâtiments pourvus d'installations de lavage, filtrage, séchage et conditionnement d'air ce qui n'a rien de surprenant pour des fabrications de produits sensibles. Il n'est pas surprenant non plus que certains traitements s'opèrent dans des édifices sans fenêtres, éclairés en lumière rouge ou par une faible lueur verte et que d'autres s'accomplissent dans une obscurité totale. Mais l'outillage est de fabrication très récente et le travail s'effectue en cycle continu dans nombre de services tandis que de puissantes installations fournissent l'énergie, le froid et la vapeur : une centrale à 4 alternateurs (Diesel-turbines) de 5 000 Kw, un transformateur de 10 000 Kw, une installation de générateurs à vapeur d'une puissance de 50 tonnes heure à 48 atmosphères-425°, 8 compresseurs d'ammoniaque d'une puissance de plus de 15 millions de frigories heures. Surtout l'automation et la spécialisation sont assurément telles que le personnel se trouve très réduit et que dans une autre branche une installation de même capacité productive emploierait un effectif décuplé. De là, la production massive de films et de papiers photographiques en noir et blanc, de films négatifs et reversibles, de papiers en couleurs, de films cinématographiques et radiographiques, de bandes à enregistrer le son et de produits chimiques de toutes sortes pour les traitements photographiques jusqu'au nitrate d'argent, etc... Bref, une bonne dizaine de milliers d'articles de catalogue. La Ferrania se vante de posséder à Piancereseto l'une des 5 ou 6 principales usines de produits photographiques du monde entier. Il ne fait en tout cas aucun doute que cette installation est de très loin la plus puissante d'Italie.

La centrale hydroélectrique Falk enfin ne dépare pas la collection. Un barrage réservoir sur l'Osiglietta, de 3 Kms 1/2 de long, de 190 m de large et de 75 m de profondeur, ce qui correspond à 13 millions de mètres cubes, régularise les eaux de la Bormida de Millesimo. En amont de Millesimo, une digue permet un captage facile par une prise d'eau de 150 000 M_3. De là part un canal qui, en 7 Km dont 3 en tunnel, conduit dans la vallée, plus basse d'une centaine de mètres, de la Bormida de Spigno et aux turbines de San Giuseppe dont la puissance nominale est de 10 000 Kw.

Tant sur le plan de l'équipement que pour les résultats d'exploitation la supériorité des grands établissements bormidiens s'affirme donc décisive. Les indices d'emploi, la puissance et les cœfficients de force motrice équipée renforcent en outre la conviction que le poids de ces prospères établissements est déterminant. La moyenne d'emplois par installation est de l'ordre de 23 dans les hatues Bormida contre 12 sur le littoral. Aux termes du recensement de 1951 les Bormida disposaient de 89 000 H.P. installés contre les quelques 63 000 du rivage et l'écart n'a fait que s'accentuer avec les avatars de l'Ilva et de la Monteponi. On dispose sur les rivages d'à peine un peu plus de 3 H.P. installés par ouvrier et de moins de 38 par installation; les valeurs correspondantes sont de près de 8 et de 180 dans l'arrière pays.

Comme dans le gênois l'implantation industrielle se développe ainsi sur toute la profondeur du secteur savonais. Au lieu d'une imposante masse cramponnée au rivage et projetant des tentacules progressivement amincies on se trouve toutefois en présence d'une part d'un simple collier littoral dont le motif central est lui-même relativement discret, d'autre part d'une sorte de nébuleuse intérieure à gros noyaux et qui pèse plus lourd. Entre les deux apparaissent, en outre, des faiblesses : signe de distension d'une couverture moins robuste.

III. — LE COMPLEXE HUMAIN : AMPLEUR ET DISPERSION

1) Les migrations pendulaires des Bormida.

On conçoit que les fortes installations du haut bassin bormidien jouent un rôle important dans l'appel de travailleurs et dans leurs migrations spasmodiques. C'est en effet vers les groupes des Bormida que s'orientent

les mouvements pendulaires les plus considérables. Leur multiplicité et leur importance se manifestent de façon frappante dans les déplacements individuels et collectifs. Aux heures de prise et de cessation du travail, le camion cède brusquement le pas à des pelotons compacts de motocyclettes, de scooters, de vélomoteurs, de bicyclettes et même de piétons lorsque la distance à parcourir est brève. C'est un spectacle saisissant que le rassemblement chaque soir aux portes des établissements de la Ferrania d'une trentaine d'autocars dont le troupeau se disperse un peu plus à chaque carrefour. Les services automobiles ont pris un développement considérable dans tout le quadrilatère Cairo, Carcare, Altare et Ferrania d'une part, autour de Cengio et à cheval sur la frontière piémontaise d'autre part. Cette multiplication des transports publics routiers ainsi que l'intensité du trafic ferroviaire de voyageurs sur la ligne Savone-Ferrania-San Giuseppe-Cengio-Ceva a été décrite avec un soin trop scrupuleux pour qu'on s'y attarde [9].

L'enquête établissement par établissement précise que les installations de la Montecatini-Azoto exercent leur attraction sur un nombre considérable de communes de la Bormida et du Letimbro. En 1963, les établissements Ferrania recrutent seulement 31 % de leur personnel dans les diverses agglomérations de la commune de Cairo; 15,6 % de leurs ouvriers et ouvrières viennent de Carcare, 14 % de Savone, près de 9 % d'Altare, 3,6 de Millesimo, 3,1 de Cengio, 2,5 de Dego, 1,8 de Mallare, 21 % encore de diverses autres communes. Pour l'usine de la Cokitalia, la proportion d'ouvriers résidant dans la commune est légèrement plus forte à la même date. Elle ne dépasse guère 50 % cependant : 285 travailleurs. Les 258 autres viennent de Savone (30), de Dego (25), de Carcare (53), de Pallare (28), de Cosseria (20), de Millesimo et Cengio (12), de plus loin encore (110).

Quatre types de communes se distinguent finalement :

1) Un groupe de *communes exclusivement fournisseuses des installations de la Bormida orientale.* Il comprend Mellare, alimentant à la fois San Giuseppe et Ferrania (40 et une vingtaine), Piana Crixia, Dego, Cairo-Montenotte, Pallare, Plodio et Bormida qui fournissent quelque 30, 100, 160, 100 encore, 30 et 15 ouvriers à Ferrania et 35, 40, 250, 30 et 15 de nouveau à San Giuseppe, enfin les communes de la zone de Giusvalla et Pontinvrea ainsi que des marges piémontaises des provinces d'Asti et d'Alexandrie dont l'apport n'est pas négligeable.

2) Un second groupe de communes *dirigeant des travailleurs exclusivement vers la Bormida occidentale.* Il comporte d'un côté Roccavignala qui participe pour quelque 150 personnes, de l'autre Saliceto et les communes limitrophes des provinces de Coni et d'Alexandrie dont la participation est plus que double.

3) Un troisième groupe *exportant à la fois de la main-d'œuvre vers la Bormida orientale et vers Cengio.* Il est constitué d'une part par 4 communes du versan padan, Osiglia, Murialdo, Millesimo et Cosseria (250 en nombre rond vers Cairo et surtout Ferrania, un peu plus de 400 vers Cengio), d'autre part par Savone-Vado et les communes périphériques : quelque 600 travailleurs dont une centaine seulement à destination de Cengio.

4) Un dernier groupe composé de *communes recevant à la fois des ouvriers de l'extérieur et en exportant.* Ce sont : Cengio dont une trentaine de résidents sont embauchés au Piancevesetto, Altare qui emploie une petite centaine d'hommes de Mallare et du littoral mais en dirige quelque 200 vers Ferrania et une cinquantaine vers San Giuseppe, enfin Carcare qui, comme Altare et à l'inverse de Cengio, reçoit une section et expédie un bataillon : entre 30 et 40 en provenance de la commune de Cairo, une centaine à destination de San Giuseppe et le quadruple vers Ferrania.

2) Les pulsations littorales.

Le littoral alimente donc en main-d'œuvre les industries de l'intérieur; il ne connaît d'autre part que des pulsations plus minces. Le grand centre d'appel est évidemment la zone des vastes surfaces de Savone Ouest-Vado et les afflux sont d'origine périphérique : quelque 300 d'Albissola Marina, un millier d'Albissola Superiore et Capo, une grosse centaine de Quiliano, une bonne cinquantaine de Bergeggi, le double de Spotorno, le quadruple de Noli, propablement moins de 40 de Verezzi-Borgio et quelque 400 de Pietra dont la plus grosse partie saute l'étape de Finale. Mais Celle est négligeable, les contributions sub-littorales du Finalais aussi. Au total quelque 1 800 oscillants dont les 600 transfuges sont à déduire : pas beaucoup plus du tiers de l'attraction bormidienne.

3) Ampleur et dispersion.

Les mouvements pendulaires ainsi précisés établissent que le *complexe savonnais est sensiblement de même ampleur que son voisin gênois.* Il englobe un peu plus de communes, 30 en territoire ligure auxquelles

(9) (195), p. 54 et surtout pp. 104-108 et fig. 20 et 21.

il faut ajouter une demi-douzaine d'unités administratives des marges piémontaises comme Saliceto, contre 26. Mais nombre de ces communes sont de petite taille, surtout sur le littoral, Albissola Marina, Bergeggi comme Borghetto ou Noli et l'énorme ampleur du Grand Gênes qui ne compte aussi que pour une unité est sans équivalent. La surface totale est donc finalement un peu moindre : quelque 800 km^2 contre 900; la différence est minime et ne saurait être interprétée comme base d'opposition quelle que soit l'importance de cette notion de complexe humain en raison d'une dispersion de l'habitat sur laquelle on n'a peut être pas assez insisté jusqu'ici.

Par contre le déversement de main-d'œuvre du littoral vers l'arrière pays tend à vérifier la supériorité de ce dernier. Confronté avec la localisation des sièges sociaux il renforce surtout le sentiment d'une distension de la trame. Tandis qu'une partie de ses effectifs échappe au littoral aucune concentration d'organes directeurs comparable à celle de Gênes ne se manifeste à Savone où la lacune est même saisissante. Il est rare qu'on y trouve un organisme de cette nature pour gérer une installation d'arrière pays de quelqu'ampleur : la Montecatini, la Falk, l'A.C.N.A., la Cokitalia, la Ferrania sont padanes. Il n'est pas exceptionnel, en revanche, qu'une installation littorale soit coiffée de l'extérieur, de la plaine du Pô encore comme la Brown Boveri, la S.I.O. et les Distillerie Italiane ou de Gênes comme la Servettaz Basevi et l'Ilva. Dès qu'on s'écarte le rôle de Savone se limite à l'administration publique. Ce n'est pas négligeable; c'est quand même un peut court pour souder un vaste ensemble.

IV. — DÉSÉQUILIBRES ET FAIBLESSES SAVONAIS

1) Limites de l'épanouissement bormidien.

L'originalité du secteur savonais achève de se définir lorsqu'on s'attache à préciser l'ampleur réelle de l'épanouissement industriel des hautes Bormida. Il paraît doublement limité : sur le plan productif et dans son rôle d'animateur local.

Quelle que soit l'importance des établissements bormidiens, aucun d'entre eux n'atteint la taille des colosses gênois ni pour l'emploi, ni pour l'équipement et il paraît bien peu probable que les 115 milliards de chiffre d'affaires de la Cornigliano et les quelque 60 des chantiers de Sestri soient véritablement serrés de près même par les plus gros. On s'en doutait déjà dès l'analyse morphologique : les 100 hectares que couvrent, réunis, les établissements de la Cokitalia et du Montecatini-Azote sont tout juste l'équivalent de ce qu'occupe l'Oscar Sinigaglia qui gaspille moins la place. *La localisation du centre de gravité du secteur savonais dans le haut bassin des Bormida apparaît alors moins comme le résultat d'un gigantesque épanouissement de l'arrière pays que la conséquence d'un affaiblissement de l'équipement et de l'activité industriels du littoral.* Sans doute Scrivia et Stura ligures ne sauraient-elles prétendre, et de loin, au volume d'affaires bormidien. A considérer l'emploi et la force équipée l'écart paraît toutefois plus mince qu'on ne serait tenté de le croire au premier abord. L'effectif de main-d'œuvre que mobilisent les Bormida est tout juste le double de celui de l'arrière pays gênois et l'écart est moindre pour la puissance équipée. Le versant padan du secteur savonais est incontestablement mieux outillé, plus actif, de plus gros rapport; sa supériorité sur les vallées gênoises orientées vers la plaine du Pô n'est tout de même pas démesurée et il reste bien distancé par les rivages de Gênes.

Si, d'autre part, les installations bormidiennes sont reliées entre elles par un écheveau de relations techniques et commerciales, elles ne sollicitent les activités littorales qu'avec beaucoup de discrétion.

Le réseau électrique de la Montecatini dont la centrale du Montecatini Azote est une composante, est connecté avec celui de la Falk et on a justement signalé que les échanges s'opéraient indifféremment de celui-ci à celui-là ou inversement au gré des besoins [10]. C'est la Centrale Montecatini qui fournit le courant nécessaire à la Cokitalia. Le lac formé par le barrage de la Bormida de Spigno à quelque 400 m de la gare de San Giuseppe alimente à la fois les besoins en eau du Montecatini-Azote et de la Cokitalia. Le gaz de cette Cokitalia est expédié vers la Montecatini après extraction de l'ammoniaque et de quelques résidus puis revient à son point de départ après que l'hydrogène en a été prélevé pour servir de source calorifique et de force motrice. Les benzols, toluols et xilols de la Cokitalia sont pour une large part absorbés par l'A.C.N.A. et la naphtaline lui en est spécialement réservée en priorité. Le sulfate d'ammoniaque de la même Cokitalia est vendu par l'intermédiaire du réseau commercial de la Montecatini. C'est encore la Montecatini qui fournit le Ferrania pour la plupart de ses produits de base et le trafic de camions est incessant entre elles. Les besoins en calcaire de la Montecatini sont couverts par les carrières de Mallare avec lesquelles une autre flotte de camions établit la liaison. L'usine de Cengio s'approvisionne en combustible à la Cokitalia et en

(10) (195), p. 78.

électricité à la Falk et à la Montecatini. Enfin la Nitrocotone procède à des lavages pour la Ferrania et s'approvisionne en acides sulfurique et nitrique à la Montecatini ainsi que l'A.C.I.M.

Mais les grands établissements des Bormida ne font que partiellement appel aux productions de base des rivages et n'en fournissent les installations transformatrices qu'avec parcimonie. Le plus clair des échanges tient dans l'importation de calcaire de Finale et dans l'approvisionnement des ateliers savonais des Distillerie Italiane.

2) Ecrasement des entreprises moyennes et supériorité de l'intégration privée.

Dans ces conditions la supériorité du groupe bormidien entraîne des caractéristiques structurales bien différentes de celles du gênois.

La proportion de très petites installations que l'on rencontre aussi bien sur les rivages que dans l'arrière-pays est sensiblement la même : 93 % du total des établissements contre 92. Mais déjà en raison du pullulement littoral, elles mobilisent une plus forte part de la force de travail : 30 % au lieu de 23. A l'autre extrémité de l'échelle et du fait des établissements bormidien, les installations employant plus de 500 travailleurs sont à la fois relativement plus nombreuses et accaparent davantage d'ouvriers : 3 et 55 %. Entre les deux les formes petites et moyennes qui ne tiennent beaucoup de place ni sur la scène des rivages ni sur celle de la montagne, sont en quelque sorte écrasées, en nombre elles ne représentent plus que 3,5 % des établissements au lieu de 7 à 8 et elles n'offrent plus que 17 % des emplois contre 41.

Contrairement à ce qui avait lieu dans le secteur gênois, l'I.R.I. et les sociétés nationalisées ou plus exactement à participation de l'Etat, absentes de l'arrière-pays, n'ont plus qu'un rôle très mineur; il se limite notamment aux implantations de l'Ilva, dont l'activité manque de vigueur, par l'intermédiaire de l'Italsider tandis que la Fincantieri n'a rien d'équivalent à l'Ansaldo Sestri à coiffer. *C'est donc ici un fief incontesté de l'entreprise privée.*

Enfin, *l'hégémonie du secteur privé ne prohibe pas la concentration,* bien au contraire, artisanat exclu, comme pour Gênes, le calcul établi sur les bases de la Cofindustria (Confédération générale de l'Industrie Italienne) fait ressortir que les firmes employant plus de 500 personnes qui représentent 4,1 % de l'ensemble des entreprises mobilisent 61 % de l'effectif ouvrier tandis que les moyennes et petites qui forment 28 % des affaires n'en emploient que 31 % et les minuscules qui constituent 67 % de la liste offrent à peine 6 % des emplois. Surtout 2 entreprises, la Ferrania et le groupe Montecatini, qui non seulement dispose de l'usine d'azote de San Giuseppe de Cairo mais encore contrôle entièrement la Cokitalia et l'A.C.N.A. et qui entretient des rapports également étroits avec la Falk, règnent sur près de 8 000 travailleurs et pèsent d'un énorme poids avec leurs fabuleuses ressources, leurs écrasants ensembles d'installations, leurs réseaux de clients, de fournisseurs et de sous-traitants, des Distilleries Italiennes aux petits fabricants d'emballages en passant par les carrières. Le quart de l'armée ouvrière du secteur en dépend directement, près des 4/5 de l'effectif du bassin bormidien. Compte tenu des liens établis sur le plan commercial, notamment avec la Ferrania, il ne fait aucun doute que *les vallées padanes du secteur savonais au moins constituent une marche de l'empire Montecatini.*

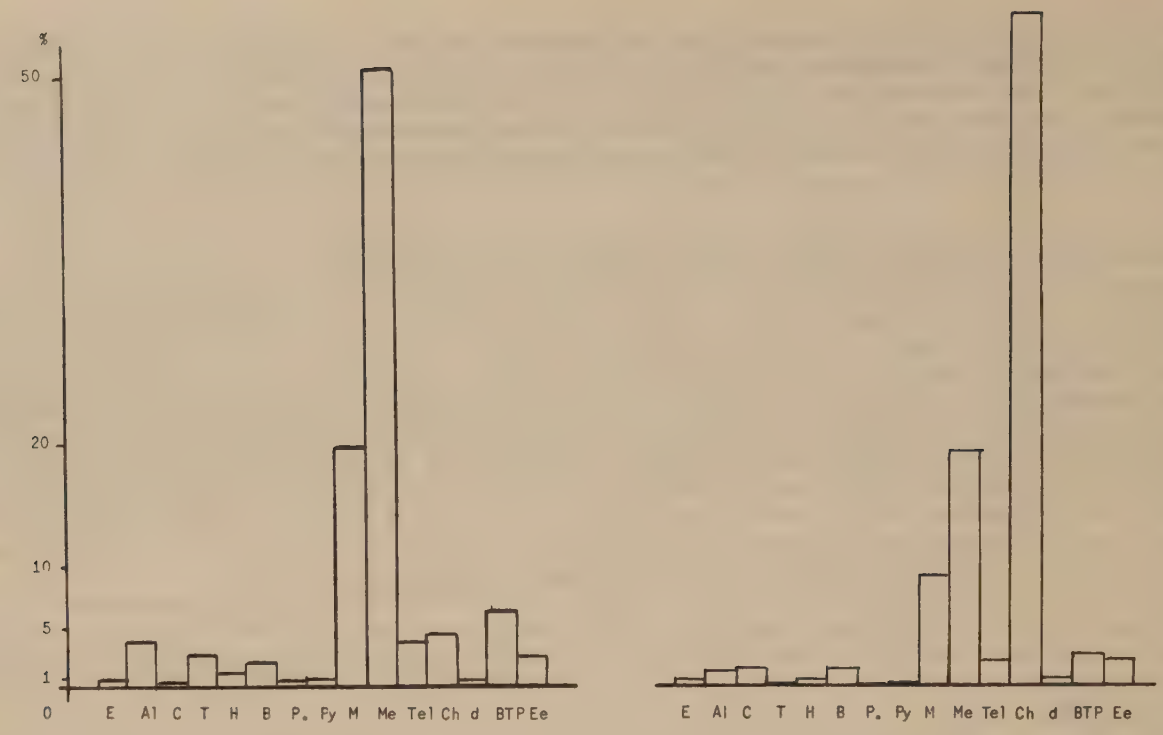
3) Rétrécissement de la gamme de production et dominante chimique.

Pour les mêmes raisons — et l'analyse des implantations l'annonçait — le régime de production est bien différent de celui des domaines gênois. Certes aucune des rubriques ne constitue une case vide, aucune des branches retenues par la classification italienne ne disparaît. Pour quelques-unes cependant, volumes pesants et financiers, hommes et chevaux équipés ne sont plus qu'en valeur négligeable et, surtout dans ce qui reste valable, le classement s'opère différemment.

Le fléchissement littoral se traduit d'abord par une chute sensible de l'importance relative aussi bien qu'absolue des activités mécanique et métallurgique; la première ne dispose par rapport à Gênes que d'un tonnage de machines 10 fois plus faible, la seconde se réduit à la fonderie de seconde fusion ainsi qu'au travail du Zinc par l'établissement Monteponi dans des conditions incertaines et toute sidérurgie disparaît [11]. Il se manifeste aussi par un affaiblissement de la bâtisse qui livre moins de 25 000 pièces habitables par an et des travaux publics, des productions alimentaires, du tissage, de la filature, du travail des étoffes, de la papeterie et des industries polygraphiques dont le rôle devient très modeste [12].

(11) *Supra,* p. 48, tableau : l'outillage de la mécanique.

(12) (6), Vol. VI, 1961, tableau 65, p. 92. Pour la construction 24 053 pièces en 1960. Pour les travaux publics le montant s'en est élevé à 4 584 millions de Lires dans le cours de la même année contre 13 578 dans la province de Gênes, tabl. 67, p. 95; également (106), 20, pp. 61-62, données moins récentes.



Secteur gênois. Secteur savonais.

FIG. 5. — Régimes de production gênois et savonais

Le développement des grands établissements bormidiens, tous chimiques, entraîne une hypertrophie de la branche qui mobilise 26 % du personnel, plus de 60 % des chevaux mécaniques du secteur et qui a fourni en 1960 : 2 230 000 quintaux d'acide sulfurique, 770 000 d'acide nitrique, 163 000 d'acide chloridrique, 921 000 d'ammoniaque, 177 000 de soude caustique, 3 900 d'anhydride carbonique, 166 000 d'hypochlorite de sodium; 10 240 de colorants organiques synthétiques [13]. Ce développement soutient les industries extractives dont la forte production de calcaires contraste fortement avec les autres (525 000 tonnes en 1960, 25 % de la production gênoise, contre 60 de marbre, 1 930 de travertin, 150 d'anthracite [14]. Il soutient aussi le travail du bois pour les emballages, la production électrique, mais minimise les activités telluriques, la verrerie en tête pourtant bien vivante.

Au total : 1) un régime plus déséquilibré que celui de *Gênes* et à *dominante chimique* — puisque cette branche y occupe une place plus grande encore que la mécanique dans le secteur précédent — et que la plupart des branches se tiennent à de très humbles niveaux; 2) une gamme raccourcie puisque la sidérurgie en est absente et qu'avec les textiles, le papier et les arts graphiques on est au bord de la lacune.

4) Distension de liens fonctionnels et déclin de puissance.

Dans ce climat et comme ultimes conséquences de l'affaiblissement littoral et des limites qui caractérisent le développement bormidien le secteur savonais est distancé par celui de Gênes sur le plan des relations fonctionnelles et sur celui de la puissance.

Par rapport au complexe technique gênois, trois modifications :

1) *le seul grand pôle d'animation est constitué par la chimie* qui fait appel aux industries extractives pour ses calcaires, aux ateliers du bois pour ses emballages, à la métallurgie du zinc pour son acide sulfurique et qui fournit parfois quelques colorants à la verrerie, des peintures et des vernis au bâtiment et aux chantiers navals, certains produits aussi aux Distilleries Italiennes. *Il ne s'agit cependant que de courants modestes.* Les

(13) (6), Vol. VI, 1961, tableau 52, p. 77. On pourrait ajouter 386 450 m³ de gaz d'éclairage contre 272 245 à Gênes et 874 963 t contre 698 341 de coke, goudron et benzol brut : tableau 55, p. 86.

(14) (6), Vol. VI, 19-1, tableau 23 B, p. 34-45 et tableau 21 B, p. 28.

appartenances à la Montecatini et les liens avec la Ferrania entretiennent surtout des échanges intérieurs à la branche et de grosses expéditions vers les autres établissements de ces trusts. L' A.C.N.A. de Cengio dirige le plus clair de ses demi-produits vers l'établissement de Cesano Maderno et des usines de finition Montecatini. Le Montecatini Azote expédie ses nitrates et sulfates sur les marchés de Haute Italie, la Grèce, le Portugal, les Indes, la Chine et le Vietnam mais une large part de ses autres productions s'acheminent comme produits intermédiaires vers des usines padanes comme celle de Linate. Les goudrons débenzolés de la Cokitalia prennent pour la plupart le chemin des distilleries haut-italiennes : ce que Cengio n'absorbe pas de naphtaline prend la route vers les complexes turinois et lombard. La Ferrania exporte en Amérique, en Afrique Australe, en Indonésie, en Australie et en Nouvelle Zélande mais la plupart de ses produits sont destinés au marché national ou à l'Europe occidentale et dans ce cas passent par Milan où se concentrent les services commerciaux par le réseau desquels s'effectue la redistribution. Finalement le rayonnement local est restreint.

2) *L'affaiblissement de la construction navale et du bâtiment ne leur permettent plus de jouer un rôle directeur sinon très effacé.* L'appel au bois, à la mécanique, aux industries extractives et telluriques est de petite ampleur et c'est plutôt pour des marchés extérieurs que ces branches prennent parfois une certaine force. Une part importante des travertins et des calcaires de Finale se dirige vers le reste de la Ligurie et il est significatif que la Société Ghigliazza dispose d'exploitations et d'organismes commerciaux à Gênes et à Imperia. La verrerie exporte largement hors du secteur par ses propres moyens ses « verres opales » destinés à la décoration et à l'ameublement, ses bouteilles à bière, à lait, à eau gazeuse, à liqueurs de verre vert courant, ses flacons pharmaceutiques et de parfumerie : les bouteilles de bière de la Mattoi Carena sont répandues à travers toute l'Italie dont elles assurent l'approvisionnement à 80 % et l'entreprise vend pour près de 50 millions de Lires annuelles en Europe Centrale et jusqu'en Amérique du Nord. Il en va de même pour les revêtements en céramique : les quelque 1 000 m² quotidiens qui sortent des fours de l'I.L.S.A. de Carcare se répandent à travers la Haute Italie par gros camions remorque, en Suisse, aux Pays-Bas, en France, en Espagne, au Portugal par voie ferrée, jusqu'aux Etats-Unis par mer. La métallurgie et la mécanique de leur côté sont bien moins fortement reliées et intégrées qu'à Gênes : la petite fourniture qu'elles assurent à la chimie bormidienne est peu de chose auprès de ce que la S.I.A.C., la Bruzza adressent aux chantiers gênois sans même parler des livraisons de fer blanc de la Cornigliano.

3) Industries alimentaires, textiles et de l'habillement, enfin, sont réduites à une petite fonction locale et opèrent en conséquence dans une indépendance dont la seule limite est constituée par un appel étriqué à des formes polygraphiques naines.

Au total l'interdépendance, l'intégration ne se marquent guère qu'à l'intérieur du groupe chimique et les structures qui le caractérisent lui font presque tourner le dos aux autres formes d'activité locales. *Le complexe technique savonais s'avère bien plus lâche que celui de Gênes.* Il est aussi moins puissant. Le fléchissement s'esquisse dès les données comptables des sociétés par actions. On en dénombrait une généreuse centaine dans le secteur gênois totalisant, en Lires, quelque 350 milliards d'installations et d'outillages, plus de 200 milliards de stocks, à peu près 750 milliards de chiffre d'affaires en 1960. On ne voit guère apparaître qu'une petite trentaine d'affaires de ce type dans le domaine savonais et il est peu probable que la valeur d'ensemble de leurs installations, de leurs stocks et de leurs chiffres d'affaires dépassent respectivement 90, une trentaine et quelque 130 milliards [15]. Bref des valeurs relatives pour le moins des 2/3, probablement plutôt des 3/4 inférieures.

Ces indices sont pleinement confirmés par les données plus complètes de l'emploi et de la force mécanique. Tout compté le secteur savonais ne dispose pas de 32 500 personnes mobilisées dans la production industrielle : exactement le 1/4 de l'effectif gênois. Le désavantage est moins fort pour la force motrice : le recensement de 1951 créditait le secteur de Savone d'un peu plus de 152 000 H.P. En admettant une croissance raisonnable dans les 10 années consécutives et étant donné les déséquipements on n'atteint pourtant certes pas 200.000 H.P. *Proportionnellement le secteur savonais est plus mécanisé que celui de Gênes* (près de 70 H.P. par installation en moyenne contre la moitié). *Sa puissance globale reste quand même quelque 10 fois moindre.*

En dépit d'une empreinte industrielle indiscutable et d'aspects parfois très voisins, la combinaison savonaise s'affirme ainsi profondément différente de celle de Gênes. L'implantation des unités productives y est moins cohérente, plus éparse, plus limtiée, finalement surtout intérieure. Les installations de seconde grandeur et les petites l'emportent de loin, les unes pour la masse d'hommes qu'elles mobilisent, les autres par le nombre. Au milieu d'une foule d'entreprises mineures, ce sont des trusts privés qui tiennent le haut du pavé. Mécanique et métallurgie cèdent le pas à la chimie. En dehors de ces 3 branches, les industries telluriques gardent quelqu'importance, la verrerie notamment, qui est une autre fabrication spécifique du pays savonais.

(15) *Supra*, p. 31. Capital équipement et volume d'affaires dans les grandes entreprises intéressées en Ligurie.

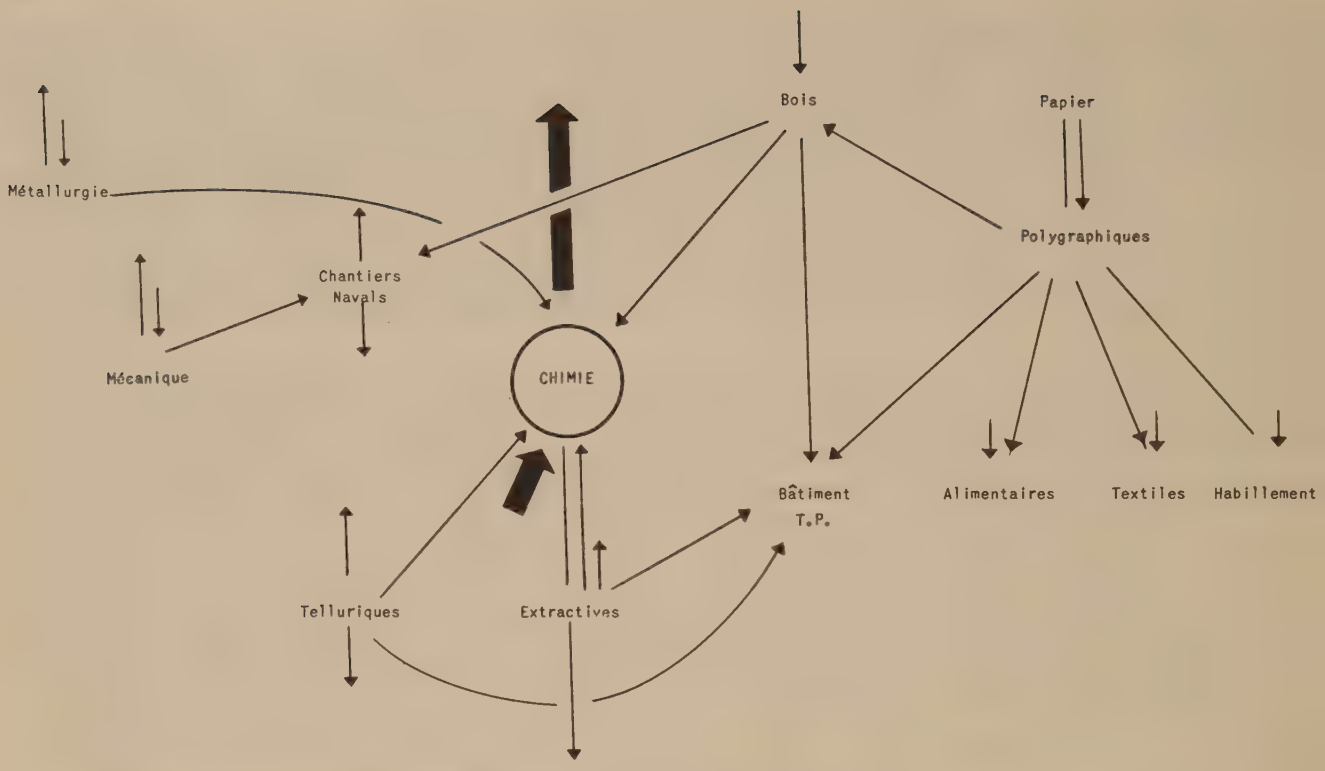


FIG. 6. — Le complexe fonctionnel savonais

Le développement de ces structures, de ces formes, de ces productions ne sauraient compenser ni le défaut d'établissements de très grande taille ni l'écrasement des installations moyennes, pas davantage celle des grandes entreprises à participation d'Etat non plus que l'atrophie des productions mineures souvent réduites à une fourniture locale étriquée. La chimie révèle des aptitudes exceptionnelles à brasser d'énormes sommes : son apport reste insuffisant, ses développements, son fonctionnement peut-être trop limités, trop particuliers puisque tant de ses produits s'expédient à demi-finis seulement vers la plaine du Pô.

Aucune activité industrielle ne prend dans le Savonais une ampleur comparable à celle que revêtent certaines à Gênes et ne compense le défaut d'intégration et d'association à la manière gênoise.

CHAPITRE III

SPEZIN ET TOULONNAIS

Avec les secteurs de la Spezia et de Toulon reparaît la localisation fondamentale de l'industrie sur les rivages qui s'était un moment démentie dans le secteur savonais. Mais c'est au prix d'un rétrécissement des surfaces d'implantation serrée qui se réduisent à quelques alignements essentiels et même de l'amenuisement des zones d'attraction. Et ces nouvelles restrictions traduisent un nouvel affaiblissement de puissance par rapport à celui dont témoignait le secteur de Savone.

Dans ces complexes littoraux apparaît, d'autre part, un élément d'une profonde originalité : l'arsenal dont le poids est considérable tant ses proportions sont importantes mais dont il est fort malaisé d'évaluer la production, l'outillage, la valeur des installations. Qu'il ait une fonction et une activté industrielles ne fait pas de doute mais il est intégré à une base militaire et pour cette raison n'obéit pas aux règles qui régissent les installations industrielles classiques. Le souci de rentabilité n'y est pas totalement absent. A l'origine des marines militaires, il y a une notion de profit : Jérôme de Pontchartrain considère la marine comme une entreprise à buts économiques, c'est-à-dire comme une source de gains et Colbert s'indignait d'apprendre que les arsenaux anglais travaillaient mieux et à meilleur compte que ceux du Royaume de France. Au lendemain de la guerre mondiale, la question d'une reconversion partielle des arsenaux dans un but d'amélioration de leur productivité a été à l'ordre du jour et longuement discutée. Ils ne constituent pourtant nullement des établissements à but lucratif. L'entreprise dont dépend l'arsenal, c'est une marine militaire et les marines nationales, si elles ne négligent pas de réduire les coûts posent en termes très particuliers les problèmes d'offre et de demande, de budget, de financement, de balance. Le propre de l'arsenal c'est d'établir des prototypes dont les plans sont sans cesse corrigés en cours d'éxécution, la construction en série, celle des sisters ships ou des engins balistiques, étant souvent ensuite confiée à l'industrie privée, de conduire des recherches et d'en trouver des applications, de réparer ou de rénover, de maintenir un personell et un outillage prêts à toute éventualité.

De là un gonflement de l'emploi dont il est bien difficile de préciser la contrepartie en termes de production d'antant plus que tout ce qui touche aux questions militaires est malaisé à atteindre, que la mécanique s'hypertrophie et que s'enfle la part faite aux entreprises d'Etat.

Parents par cette communauté de traits, les deux secteurs spezin et toulonnais ont cependant chacun sa personnalité. Les surfaces industrielles ne s'y distribuent pas semblablement, les complexes humains sont d'ampleur différente; structure, morphologies, gammes de productions, relations fonctionnelles offrent des dissemblances; la puissance globale n'est la même qu'en apparence.

I. — LE SECTEUR SPEZIN

1) Surfaces sans ampleur et complexe humain exigu.

On a assez fait vite le tour des surfaces colonisées par les installations industrielles dans le secteur spezin. Le noyau essentiel en est constitué par une longue chaîne d'établissements flanquant la ville de La Spezia à l'Est. Cette série débute au Nord, au pied des collines de Mercantone et de Valdellora par les vastes installations de la Société Industrielle Italienne des Pétroles (la S.I.P., filiale de la Shell Italienne) qui accumulent réservoirs, tubulures, tours, bâtiments divers sur un bon nombre d'hectares soigneusement enclos au Nord de la voie ferrée et reliés à un quai pétrolier du port marchand. Elle se prolonge par une série d'installations de modeste envergure dans les quartiers neufs et orientaux puis s'épanouit dans la plaine de la Migliarina. La route littorale qui porte à Muggiano puis à Lerici et Tellaro et la voie ferrée qui l'accompagne depuis le port sont ainsi bordées d'ne double rangée d'usines et d'ateliers. A l'Ouest entre la route et le rivage, l'espace est étroit mais bien peu de place y reste inutilisée entre des établissements nombreux et dont certains prennent déjà des proportions respectables : Chantiers navals de Portovenere, Démolition navale Tenesta, Refrattari Verzocchi, Chantiers navals del Golfo, Officina meccanica Sgorbini, Officina Meccanica Lolti, etc. A l'Est, l'alignement n'est pas moins continu et, s'aidant d'une série de voies transversales, il s'étale en profondeur cependant que le nombre d'installations croît, que certaines se font vraiment importantes et que de nouvelles s'édifient. Depuis les petits ateliers de tourneurs sur bois du faubourg oriental, la distillerie A. Parodi, la fabrique de pâtes Merello qui leur font suite, on passe ainsi à des menuiseries comme la Bisdo, à des ateliers de charpentes métalliques (Monti Allegria), à la manufacture de jute Montecatini, à la fabrique d'agglomérés Ricci, puis à ses chantiers de démolition, aux énormes bâtiments de l'Oto Melara (350 000 m^2) et à ceux de la Galiléo, enfin aux gigantesques chantiers sur lesquels l'Edison Volta achève de construire une gigantesque centrale thermo-électrique pour se borner aux éléments les plus immédiatement visibles. Au Sud, cette première série spezine s'achève triomphalement, par-delà les énormes abattoirs et les dépôts de munitions de la marine qui obligent la route à se détourner vers l'intérieur, avec les considérables chantiers navals Ansaldo qui couvrent toute la basse plaine du Muggiano, les vastes installations de la Société Minière et Métallurgique de Pertusola dont la cheminée, juchée sur les hauteurs de San Terenzo, constitue un admirable repère et des hameaux et communes d'ouvriers parfois à demi paysans : Pitelli, Ruffino, Montemarcello, La Serra, Pugliola, San Venerio, Isola, Marinasco, Biassa.

Cette chaîne orientale qui se poursuit sans interruption depuis Valdellora jusqu'à Lerici — c'est sur le territoire de cette commune que s'est établie l'usine de la Pertusola — à un pendant. Sur la rive occidentale du Golfe, immédiatement à l'Ouest de la ville, se développent d'abord les multiples et imposants bâtiments de l'arsenal encadrant leurs multiples séries de formes et de bassins — 2 grandes darses et 4 bassins de carénage — et se prolongeant par d'impressionnants plans d'eau jusqu'à Manarola et Cadimare; pas moins de 3 km sur 1 à 1 1/2. Vers le Nord, Fabiano, Pagazano, La Chiappa et jusqu'à la Foce, San Stefano, Santa Anna, voire San Benedetto ne sont que des faubourgs ouvriers. Vers le Sud, jusqu'à Portovenere, chaque anse, celles de Fezzano, de Panigaglia, des Grazie abritent quelque chantier naval, par exemple les Cantieri di Varignano et Primosich Loris à Portovenere, le plus souvent de démolition, ainsi qu'en témoigne le misérable troupeau de coques rouillées stationnant à proximité du rivage, et un hameau ouvrier, tandis que les versants offrent au-dessous des vieux ouvrages défensifs, les plaies des carrières de marbre « portoro » que l'on suit jusque dans l'île du Tino [1].

Ces deux alignements encadrants se relient à travers la Spezia par une série de menus artisanats parmi lesquels l'orfèvrerie, la bijouterie, le travail du fer battu et du cuivre, l'ameublement, la décoration et l'habillement figurent aux premières places. Avec cette disposition en H dont les jambages sont inégalement épais et dont la barre se compose d'une série de points épars, le golfe de la Spezia offre ainsi des surfaces industrielles que l'on ne saurait sous-estimer. Mais au-delà, il ne s'agit plus guère que d'éclaboussures. Dans la basse Magra, Sarzana dispose de quelques fours à chaux, briqueteries, huileries, fabriques de pâtes alimentaires et de biscottes à côté des artisanats classiques; le nombre de ces installations ne saurait pourtant faire illusion dès qu'on se trouve en face d'elles. Seule une mine de lignite occupe 70 personnes, quelques entreprises alimentaires, chimiques, telluriques et du bâtiment parviennent à offrir plus de 20 emplois, la moyenne dans le textile et le bois n'est pas de 2 personnes par installations, elle est à peine supérieure dans la mécanique et l'équipement local n'utilise pas la totalité des 1 250 ouvriers recensés en 1961 dans la commune.

(1) Ces carrières constituent l'un des traits caractéristiques de l'échine fermant le golfe à l'Ouest sur la carte géologique, feuille au 1/100 000 de la Spezia.

En dehors de Sarzana, les conditions sont inverses : le établissements sont parfois de plus d'ampleur mais toujours très épars. A Ponzano, une installation double de la Ceramica Ligure Vaccari trois fois plus vaste que celle de Borzoli, et celle de l'Italbras (Abrasifs) de taille artisanale. A Santo Stefano Magra, les établissements assez modestes de la Societa Italiana Refrattari e Affini (S.I.R.A.) à Ortonovo ceux de la Mole Sima qui n'utilise que 3 hommes, à Castelnuovo ceux de l'Officina Tinfena Pietro à peine trois fois plus étoffés et la briquetterie G. Filippi beaucoup plus importante. Enfin le « Canal Lumense » reste au moins sur le plan industriel, une entreprise d'ampleur limitée. Avec sa prise dans la commune d'Isola di Caprigliole il est capable de débiter 7 500 m^3 seconde; pourtant sur les 23 km qu'il parcourt avant d'atteindre le torrent Parmignola il n'alimente que 2 petites centrales électriques de 5,5 millions de kWh appartenant à l'Association du Canal.

Au total le secteur spezin offre des surfaces industrialisées qui ne sont pas négligeables. On est cependant loin du gênois et même du savonais. Le pourtour du golfe qui en constitue la pièce maîtresse apparaît un peu plus étoffé que le littoral savonais mais bien mince en comparaison de la nébuleuse polcéverienne. Le semis de la Magra est d'une extrême débilité au regard de ce qu'offrent les Bormida. Le retour à la primauté littorale de type gênois s'opère dans une restriction généralisée de l'espace consacré aux installations industrielles.

C'est une leçon analogue qu'apportent les migrations pendulaires. Le trafic ferroviaire à court rayon est intense sur le tronçon Monterosso-Sarzana et sa densité va croissant à mesure qu'on approche de la Spezia. L'observation montre de même des flux et reflux dont les spasmes répondent aux heures de début et de cessation du travail sur toutes les routes convergeant vers la ville et surtout ses quartiers orientaux : Aurelia, route de Lerici et Montemarcello, routes de Portovenere, Campiglia, Biassa, Vezzano, Follo. Il en va de même des axes convergeant vers Ponzano et même Santo Stefano. Le recensement de 1951 montrait d'énormes trous entre le total de la population active et la somme des travailleurs agricoles, tertiaires et industriels présents d'un grand nombre de communes qui ne pouvaient que pour une large part correspondre à des migrations laborieuses. Moins d'un tiers des travailleurs de la Pertusola résident dans la commune de la Spezia, 70 % viennent chaque matin de Pitelli, de San Terenzo, de Lerici et y retournent chaque soir. Vingt pour cent des ouvriers de la Ceramica Ligure Vaccari viennent de Santo Stefano, 6 % de Sarzana, 4 % d'Arcola. Pourtant ces aspirations ne se font pas sentir à très grande distance. Le flot le plus épais, résultant de complexes échangés à double sens, vient des communes entourant les deux centres de la Spezia et de Ponzano-Santo Stefano : Portovenere, Ricco del Golfo, Vezzano, Arcola, Lerici et Ameglia d'une part, Sarzana d'autre part. Bolano qui fournit quelque 50 travailleurs, Pignone qui n'en exporte plus une cinquantaine sont à la limite Nord et Nord-Est de l'attraction. Les « Cinque Terre » fournissent encore un contingent mais qui s'amenuise vers le Nord où d'autres influences se font sentir : une large centaine de Riomaggiore, une soixantaine de Vernazza, plus rien de Monterosso. Enfin aux bouches de la Magra, Castelnuovo et Ortonovo partagent leurs excédents de main-d'œuvre entre le secteur spezin et le pôle d'attraction carrarais. En tout comptant, une quinzaine de communes pour tout juste un peu plus de 330 km^2, quelque chose comme le 1/3 de la zone sur laquelle régnait l'industrie gênoise. Bien plus encore que pour les surfaces installées, le secteur spezin est restreint en tant que complexe humain.

2) Importance des établissements et des entreprises moyens et privés.

Comme à Gênes, l'artisanat ne fait pas défaut; la toute petite installation non plus, l'observation en fait foi. Cependant ces établissements mineurs n'occupent finalement qu'une place restreinte dans l'édifice industriel. En 1961, on en dénombre un peu plus de 2 000 sur un total de 2 200 en nombres arrondis. C'est, bien sûr, 92 % du nombre total d'« unités opératives », pour adopter la terminologie italienne, mais elles ne mobilisent pas plus de 14 % de l'effectif ouvrier. Ainsi si elles ont la même importance en nombre que dans les secteurs de Gênes et de Savone, elles n'accaparent en revanche qu'une plus faible partie du personnel non seulement qu'à Savone où la proportion est considérable mais encore même qu'à Gênes.

Pour le reste le calcul global fait apparaître un pourcentage en nombre de grandes installations (plus de 500 emplois) à peine supérieur à celui qu'on trouvait à Gênes. Mais elles mobilisent 60 % de l'effectif total des travailleurs, beaucoup plus encore qu'à Savone où elles se montraient particulièrement voraces pourtant. Cela ne signifie nullement toutefois que la moyenne et même la petite installation soient écrasées dans le secteur spezin comme elles le sont en pays savonais.

GRANDES ET PETITES INSTALLATIONS DANS LES SECTEURS GÊNOIS, SAVONAIS ET SPEZIN

Secteurs	Installations employant..... personnes					
	0 à 10		10 à 500		plus de 500	
	% en Nb.	% d'emploi	% en Nb.	% d'emploi	% en Nb.	% d'emploi
Gênois	92	23	7.8	41	0.25	35
Savonais	93	50	3.5	17	3	53
Spezin	92	14	7.6	26	0.4	60

Le seul très grand établissement industriel c'est l'arsenal. L'énorme ampleur de ses surfaces le faisait pressentir; un emploi global de l'ordre de 8 000 personnes le confirme même si l'on ne doit retenir pour les besognes véritablement industrielles qu'une part de ses effectifs et de ses installations (2). Au-delà ce sont les chantiers du Muggiano qui détiennent le record de l'ampleur. Or elle reste limitée. Au cours de la décade 1951-1960, l'emploi n'a jamais atteint 2 900 postes. moins du tiers de ce qui mobilisent les chantiers de Sestri et les volumes d'affaires réalisés comme les dimensions et l'outillage semblent même légèrement inférieurs à cette proportion. En dépit de l'intention bien affirmée de les équiper de la façon la plus moderne, la création de deux nouveaux docks, le regroupement des ateliers au voisinage du bassin d'armement, l'achat de quelque 215 000 m^2 de terrain destinés aux travaux de préfabrication, les chantiers navals du Muggiano n'ont ni la taille ni l'équipement qui caractérisent les colosses gênois.

A plus forte raison des établissements qui se rangent à leur suite dans les listes officielles. La raffinerie de la S.I.P. bien que ne disposant pas de 600 millions de capital et employant moins de 700 personnes estime ses locaux et son outillage à près de 12 milliards de Lires et accuse un volume de près du double d'affaires traitées de sorte qu'on peut y voir la première installation du secteur. Mais elle est l'exception avec le gros établissement de Ponzano de la Ceramica Ligure Vaccari qui réalise des conditions inverses : 1 090 emplois pour guère plus de 2 milliards d'installations comme de chiffre d'affaires (3).

Les Stabilimenti Meccanici della Melara, qui partagent leur production entre la fabrication de tracteurs et l'exécution de commandes pour l'O.T.A.N., disposent d'un capital triple et mobilisent 168 employés, 25 employées et 825 ouvriers dont une quinzaine d'apprentis soit un millier de personnes mais leurs installations sont à peine estimées à 2 milliards 1/2 et ils ne déclarent que 4 600 millions de chiffre (4). La Termomeccanica, spécialisée dans la construction de pompes de tout genre, pour tous liquides et pour tous usages industriels et navals, de turbines et de générateurs, d'installations frigorifiques, de machines à traiter les eaux, de compresseurs d'air et à gaz ne dispose que d'un capital et d'installations moindres; l'emploi y est plus faible qu'à la S.I.P., 662 postes, le volume d'affaires également (5). Les chantiers navals de l'I.N.M.A. ne sauraient construire des coques de plus de 3 000 tonneaux et n'utilisent pas plus de 450 personnes. En dépit de ses vastes magasins, de ses parcs de triage et mélange, de ses fours, de sa fonderie de fonte, de ses laminoirs à zinc, de son département de zingage, de sa centrale électrique, couvrant quelque 50 000 m^2, l'établissement de la Pertusola ne produit guère que 22 000 tonnes de plomb; 4 000 de zinc et 14 000 kg d'argent tandis que son emploi se limite à 272 personnes. La fonderie d'aciers spéciaux Pio Faggian emploie à peine 200 ouvriers. Il faut rassembler les deux établissements de Sarzana et de la Spezia des Fornaci Saudino pour atteindre le même total. La briquetterie S.I.R.A. de Santo Stefano n'offre que 167 postes et la G. Filippi de Castelnuovo guère plus, les Cantieri Navali Alberti 140, les « Elettro-domestici » San Giorgio 128, les Cantieri Bargiacchi 72, les Cantieri de Portovenere 67, les ateliers mécaniques Sgorbini 132, la fabrique de pâtes Merello 62, l'officine Patrone 60, la Galileo spécialisée dans l'optique et la précision, avant tout dans les projecteurs, une cinquantaine,

(2) En dépit de l'accroissement de l'arsenal de Tarente celui de La Spezia joue un rôle industriel important. Il dispose depuis 1950 d'une direction industrielle séparée du commandement et de la fonction logistique (289) et, outre son activité de recherche et d'entretien il construit : au moins des unités légères. Il n'est pas question d'atteindre à quelque précision qualitative quant à sa productivité rentable. La lacune se trouve toutefois en partie comblée du fait que ses formes et ses bassins sont utilisés par les chantiers civils voisins, ceux du Muggiano notamment.

(3) (80), XXI^e édit., 1961 : S.I.P., p. 1 402, Ceramica Vaccari, p. 1 147

(4) Pour l'emploi et les données comptables : (186) et (80). Pour les fabrications (83), 1963, XVIII, n° 10, qui fait état d'un accord désignant en 1962 la société comme chef de groupe d'une coproduction italo-américaine de véhicules blindés pour les transports de troupes, de l'amélioration des fabrications de projectiles, d'importantes livraisons d'obus de 105 et de tourelles de tir automatique (p. 5).

(5) (80), XXI^e édition, 1961, ainsi que pour les entreprises suivantes : Termomeccanica, p. 510; Pertusola, p. 371; Fornaci Saudino, p. 116; S.I.R.A., p. 1 153; G. Filippi, p. 1 140; Elettrodomestici S. Giorgio, p. 586; Cantieri Bargiacchi, p. 734; Pasta Merello, p. 1 212; Galileo, p. 488; Fabbrica Derivati del Piombo, p. 1 455; Refrattari Verzocchi, p. 1 158; Manufattura Specchi, p. 1 160.

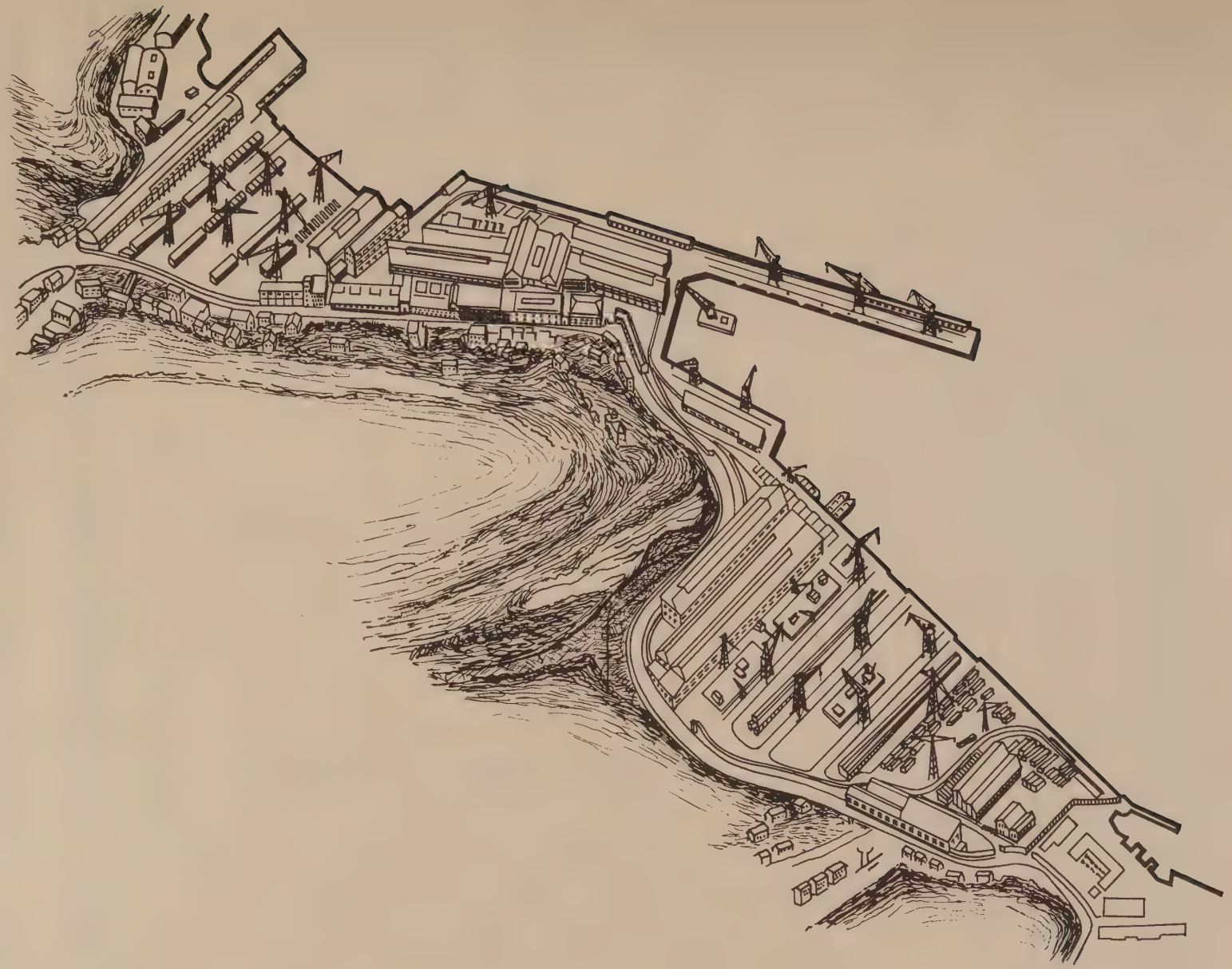


FIG. 7. — *Les chantiers navals du Muggiano à La Spezia,*
d'après un dessin aimablement communiqué par la Société Ansaldo. Comme pour la Pertusola, site de trottoir littoral.

la Fabbrica derivati del Piombo 36; avec les chantiers navals Accinelli, on tombe à 11 et dans cette queue de liste bien rares sont les affaires qui traitent pour 800 millions de Lires comme les Refrattari Verzocchi. Dans la majorité des cas on oscille entre 100 et 300.

Au total non seulement les installations géantes de haute productivité rentable de type gênois font défaut mais encore c'est à peine si un établissement ou deux, les chantiers du Muggiano et la raffinerie de la S.I.P. supportent la comparaison avec les ténors des hautes Bormida. Pour tous les autres, même lorsqu'ils s'étoffent en surface et en personnel, les volumes d'affaires restent trop réduits. Du coup *le secteur spezin paraît essentiellement caractérisé, à côté de l'arsenal, par une importance relative des établissements moyens dont ni le secteur de Savone,* bien sûr, *ni même le secteur gênois n'offraient l'équivalent.* C'est à des installations requérant de 10 à 1 000 travailleurs et surtout de 300 à 1 000, se développant sur 30 à 40 000 m_2, d'une valeur de 200 à 2 000 millions de lires, outillages compris, qu'il doit le plus clair de son activité et de ses résultats pratiques.

GRANDES ET PETITES ENTREPRISES DES SECTEURS GÊNOIS, SAVONAIS ET SPEZIN

	Entreprises employant..... personnes							
	0 à 10		de 10 à 500		plus de 500		dont plus de 1 000	
	% en Nb.	% d'emploi	% en Nb.	% d'emploi	% en Nb.	% d'emploi	% en Nb.	% d'emploi
Gênois	57.8	4.1	40.1	40.8	2	55	0.7	46.4
Savonais	67	6	28	31	4.2	61	0.9	51
Spezin	67	5.1	31.8	40.1	1.5	54.8	0.4	27

Mis à part l'arsenal, ce triomphe des éléments moyens, caractérise également les structures. Aussi nombreuses qu'en pays savonais, les minuscules entreprises n'utilisant pas plus de 10 personnes ne retiennent qu'une part nettement plus faible de l'emploi global. Les grandes entreprises occupent, tant en nombre que pour ce qu'elles mobilisent de travailleurs, bien moins de place qu'à Savone et, si ces proportions sont du même ordre qu'à Gênes, ce n'est plus du tout en raison de l'abondance des plus fortes mais au contraire de celles dont le volume d'emploi se situe plus modestement entre 500 et 1 000 ouvriers : elles accaparent 28 % de la force de travail contre moins de 9 en domaine gênois. En fin de compte les entreprises occupant de 10 à 1 000 travailleurs mobilisent ainsi quelque 68 % de l'effectif industriel purement civil contre 50 à Gênes et 41 dans le complexe de Savone. Ce sont bien des affaires moyennes dont la normale de capital social se tient plus près de 250 millions de lires que de 500 qui constituent la pièce maîtresse de l'armature juridique et financière.

Quant à la ventilation entre secteur privé et secteur plus ou moins contrôlé par l'Etat, elle fait apparaître une importance considérable du secteur public sur le plan de l'emploi comme on pouvait s'y attendre en fonction des dimensions de l'arsenal : 25 % de l'effectif main-d'œuvre. Par contre les entreprises à simple participation de l'Etat mobilisent à peine 15 % des travailleurs. L'I.R.I. n'est pas absent mais ni la Termomeccanica, ni les Elettrodomestici San Giorgio, ni la Galileo qui relèvent de la Finmeccanica, ni même les chantiers du Muggiano qui par leur appartenance à l'Ansaldo se rattachent à la Fincantieri, ne sont de taille, même rassemblés, à lui donner une importance comparable à celle qu'il prend à Gênes. Il reste ainsi 60 % de l'emploi entre les mains de l'entreprise privée et aucun trust ne s'impose dans cette catégorie comme c'était le cas à Savone : la Montecatini réduite à sa fabrique de sacs de jute, la Pertusola à son établissement de Lerici, la Shell même quelle que soit la prospérité des installations de la S.I.P. ne disposent chacune que d'un pion parmi beaucoup d'autres. Là encore, *l'arsenal mis à part* dont la production est d'intérêt pratique accessoire, *la mesure qui semble être une des caractéristiques du secteur spezin se retrouve dans une remarquable absence d'hégémonie tant des trusts privés que d'Etat.*

3) Les déséquilibres de la gamme de production.

Par contraste avec tant de pondération dans les formes et les structures, la production témoigne de déséquilibres plus accusés encore que dans le secteur de Savone. Ils frappent dès l'observation des surfaces et des établissements et le calcul les vérifie.

Les lacunes d'abord, plus exactement les branches de très faible activité, sont à la fois plus nombreuses et plus nettes. Non seulement les arts graphiques, la papeterie et ce qu'il est convenu de ranger sous la rubrique industries diverses et mal définies sont encore plus négligeables mais le travail du cuir disparaît à peu près

complètement : il faut aller à la seconde décimale pour définir le pourcentage qui lui revient sur l'emploi total et plus loin encore pour l'énergie mécanique.

Les industries extractives alimentaires et textiles paraissent un peu plus étoffés pour l'emploi : 3,4, 6,3 et 5,2 % de l'effectif ouvrier du secteur. Mais leur équipement énergétique est modeste et finalement seule l'alimentation s'étoffe un peu, pour laquelle deux établissements permettent une représentation au palmarès des sociétés avec l'Esercizio Molini et les Pâtes Merello, encore que ni les stocks ni le chiffre d'affaires ne prennent de réelle ampleur. Les carrières de marbre portoro (une quinzaine de mille tonnes) la production de lignite sarzanais et l'activité de Jutificio Montecatini restent bien accessoires [6].

Il en va encore de même pour l'habillement, le bois et même le bâtiment et les travaux publics. Sans doute occupent-ils plus de 13 % de l'effectif ouvrier du secteur et le nombre de journées travaillées est-il confortable ainsi que le montant des travaux exécutés : plus de 600 000 journées en 1960 et près de 5 milliards de lires, 40 % des valeurs gênoises dans les deux cas. Mais dans la même année le nombre de pièces nouvelles livrées au logement n'a guère dépassé 10 000, pas la moitié de ce qui s'est construit dans le secteur savonais, et aucune entreprise ne figure parmi les grandes sociétés [7]. De même, toujours pour la métallurgie : au zinc, au plomb et à l'argent de la Pertusola ne s'ajoutent qu'une douzaine de mille tonnes d'acier brut et quelque 5 000 de produits finis; juste de quoi retenir 13 % des H.P. installés et 3 % des ouvriers.

Les industries telluriques elles-mêmes font plus d'impression par le nombre et la masse de leurs établissements que par les résultats qu'ils obtiennent. Ils ne retiennent à eux tous que 10,5 % de la main-d'œuvre dont ce genre d'activité est cependant spécialement gourmande et 9 % des H.P. équipés. Leur production est modeste : une cinquantaine de mille tonnes annuelles de carreaux, autant de produits réfractaires, soit 137 000 tonnes, 40 % seulement de plus que dans le secteur gênois mais presque dix fois moins de ciment et cinq fois moins encore qu'à Savone (93 750 tonnes de calcaire à ciment contre plus de 823 000 et près de 525 000) [8]. Les six entreprises dont on connaît les comptabilités, Fornaci, C.I.R.E.M., Ceramica Ligure Vaccari, S.I.R.A., G. Filippi, Refrattari Verzocchi et Manifattura Specchi, ne totalisent que pour 2 500 millions de lires d'installations et d'outillages et ne réalisent, ensemble, que guère plus de 5 milliards d'affaires.

VENTILATION DE LA PUISSANCE PAR BRANCHES D'ACTIVITÉS DANS LE SECTEUR SPEZIN

Industries	Moyenne d'emploi et de H. P. équipés %	% de puissance en hommes H. P.
Extractives	3.1	0.49
Alimentaires	6	1.90
des Cuirs	0.02	Négli.
de l'Habillement	3.3	Négli.
des Textiles	4.1	0.81
du Bois	3.6	0.66
du Papier	0.1	Négli.
Polygraphiques	0.4	Négli.
Métallurgiques	8.1	1.92
Mécaniques	40.9	84.94
Telluriques	9.7	4.88
Chimiques	8.3	2.53
du Bâtiment et T.P.	7.3	1.12
de l'Eau, Gaz, Elec.	3.6	0.96
Manufact. diverses	0.5	0.001

La chimie pose un problème que l'on voyait déjà s'esquisser à l'analyse des établissements. L'emploi y est restreint (3,8 % de l'effectif global) mais le volume d'affaires et la valeur des installations de la S.I.P. sont impressionnants. Il semble donc que le rang que lui assignent la part d'emploi et la force motrice installée doive être sérieusement amélioré. Avec quelque 250 000 tonnes d'essence légère, une soixantaine de mille de carburants pour turboréacteurs, une douzaine de mille de pétrole lampant, 925 000 de Gaz-oil, 1 035 000 de fuels et de mazout, 90 000 de bithume, et près de 50 000 de gaz liquide, c'est un total de 2 100 000 tonnes

(6) (6), Vol. VI, 1re partie, tableau 23 B, p. 38.
(7) (6), — id —, — id —, tableau 65, p. 92.
(8) (74), 1959, *passim*. Toutefois l'extraction d'argile réfractaire est la plus forte de Ligurie : 137 500 t en 1960 contre 104 800 dans la province de Gênes, 86 700 dans celle de Savone, (80), tableau 23 B, p. 42.

d'hydrocarbures qu'à produits le secteur spezin en 1960; un cinquième de moins à peine que le secteur gênois [9]. Encore faut-il tenir compte de quelque 1 200 millions d'affaires relatives à la production d'oxygène dissous et de dérivés du plomb. Ce sont là cependant les seules productions à retenir en en dehors des fabrications de la S.I.P., de la succursale S.I.O. et de celles de la Derivati Del Piombo il ne reste plus grand' chose : une dizaine de millions de M_3 de gaz d'éclairage et pas 10 000 tonnes de coke, 68 tonnes d'acétylène mais pas d'acide sulfurique, nitrique, chlorydrique, pas d'ammoniaque, de soude, de carbure de calcium, d'anhydride carbonique, de colorant, de sulfates, de colles ou de dextrines [10].

La grosse affaire et de très loin, c'est alors la mécanique qui s'adjuge la part du lion aussi bien pour l'emploi que pour l'énergie installée : près de 43 % des H.P. et plus de 39 % des travailleurs. Il est certain que la majoration du rôle de la chimie — surtout de la pétrochimie — entraînerait une réduction de celui de la mécanique. Nous inclinerions volontiers à voir dans la chimie la seconde branche de l'industrie spezine en importance. Il ne fait aucun doute cependant que la mécanique reste nettement en tête et détachée. Que la valeur des installations de ses grandes entreprises et leur chiffre d'affaires apparents soient décevants est une autre question que nous retrouverons. La présence de l'arsenal, la généralisation des travaux financés par des budgets échappant au contrôle laissent d'ailleurs prévoir des comptabilités parallèles et compensatrices.

Il n'est pas moins évident que toutes les autres branches sortiraient aussi proportionnellement minimisées d'une réhabilitation de la chimie. On se trouve ainsi finalement en présence d'une gamme véritablement très déséquilibrée. A Gênes comme à Savone, l'activité dominante était toujours accompagnée de quelques dames d'honneur. Dans le secteur spezin la mécanique est une souveraine qui règne de très haut sur un cortège clairsemé de branches étriquées parmi lesquelles seule le chimie fait brillante figure.

4) Modeste puissance d'un complexe technique d'association.

Ainsi caractérisé par des établissements de dimensions restreintes ne couvrant que des surfaces assez étroitement localisées, n'exerçant son attraction que dans un rayon limité et dominé par une unique activité majeure, le secteur spezin ne saurait disposer d'une très forte puissance. Les communes du golfe qui en constituent le gros morceau, ne comptent pas tout à fait 20 000 travailleurs en 1961 : près de 19 000 à La Spezia, un peu moins de 700 à Lerici, presque 300 à Portovenere. Les communes dortoirs de leurs enveloppes n'en fournissent guère plus de 750, petites entreprises locales incluses : près de 340 à Arcola, moins de 130 déjà à Ameglia, moins de 100 à Vezzano, à peine plus de 80 à Follo, 50 à Ricco, 46 à Riomaggiore, 32 à Vernazza. Dans la basse Magra, le groupe sarzanais n'est fort que de quelque 2 000 travailleurs (1 249 à Sarzana, 483 à Castelnuovo grâce aux établissements Filippi, 183 à Ortonovo) et celui de Santo Stefano de moins de 1 800 (1 655 à Santo Stefano dont la commune comprend l'écart de Ponzano, 112 à Bolano). En tout, quelque 24 500 personnes employées dans l'industrie.

Pour l'équipement énergétique le recensement industriel de 1951, ne créditait pas la Spezia de 53 000 H.P., Lerici n'en comptait guère plus de 10 000 en dépit de la puissante Pertusola, Portovenere un millier, Santo Stefano moins de 4 000, Sarzana un peu plus de 2 000, Vezzano moins de 1 600, Castelnuovo moins de 1 300, Arcola pas 750. Pour le reste, le meilleur était à Bolano et Follo qui approchaient de 200 H.P. équipés mais on tombait à 35 à Ameglia, à 32 à Vernazza et à 18 à Riomaggiore de sorte que le total restait nettement inférieur à ce qu'offrait Arcola. Bref, en tout moins de 74 000. Il est certain que ce volume est à majorer pour le mettre à jour. Il est cependant peu probable que le secteur spezin dispose d'un équipement égal à celui du haut bassin des Bormida de même que ses effectifs ouvriers restent à peu près de l'ordre de ceux du seul littoral savonais. Calculée comme on l'a fait pour les deux secteurs précédents la puissance globale du secteur spezin doit donc s'établir aux abords de 2 milliards d'hommes — H.P. soit au quart de la puissance du secteur savonais. A titre de vérification on peut retenir que l'outillage de la mécanique spezine qui est fondamentale est à peine supérieur d'un tiers à celui de la mécanique savonaise qui n'est que secondaire. Pour les machines à enlèvement de métal, le secteur spezin l'emporte nettement (plus de 44 000 tonnes contre 28 000). Il en va de même pour les « machines autres » (4 329 tonnes contre 2 000). L'avantage ne revient à Savone que pour les machines à emboutir (20 000 tonnes contre moins de 17 000) [11]. En poids total, un peu plus de 65 000 tonnes dans le secteur spezin une cinquantaine de mille dans le secteur savonais.

Au terme de l'analyse l'absence d'entreprise géante comme de trust et la multiplicité de branches de très faible développement font aussi apparaître *un défaut de coordination fonctionnelle*. Cuirs, textiles, habillement, papier, industries polygraphiques prennent trop peu d'ampleur pour desservir autre chose que le marché local.

(9) (6), Vol. VI, 1re partie, tableau 55 B, p. 86.
(10) (6), — id —, id., tableau 86 C, p. 86.
(11) *Supra*, p. 33 : L'outillage de la mécanique.

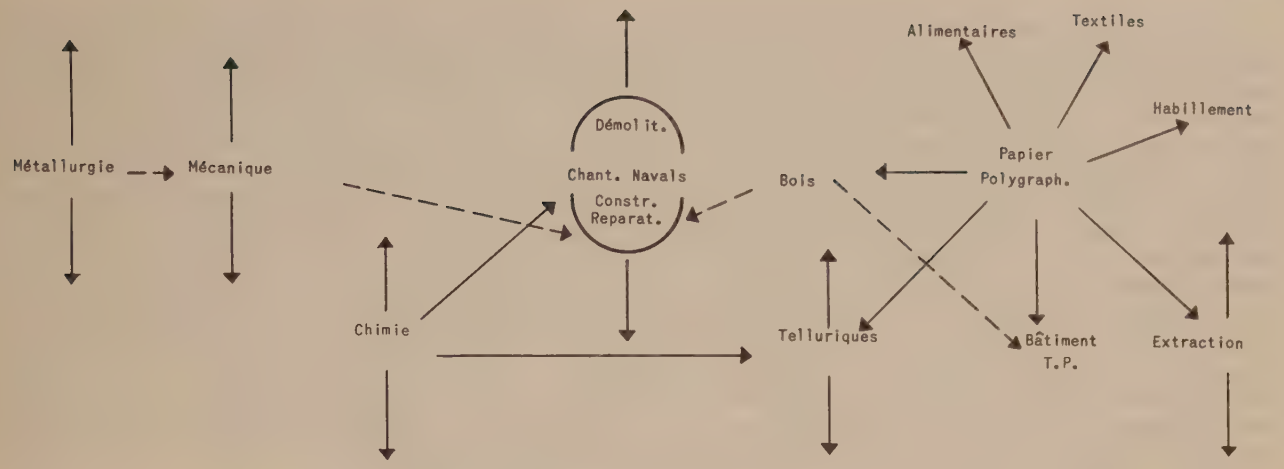


FIG. 8. — *Le complexe fonctionnel spezin.*

Les industries alimentaires n'alimentent elles-mêmes que de très modestes ventes à l'extérieur. Fondée essentiellement sur les hydro-carbures, la chimie travaille dans une large indépendance : sans doute fournit-elle les moteurs et chaudières des établissements locaux (il n'est aucun établissement tellurique qui n'utilise les fuels de la Ceramica Vaccari aux Fornaci Italiani et à l'Italbras) mais elle réexporte dans des proportions considérables et le port à lui seul voit ressortir les 3/4 des tonnages reçues. La métallurgie, spécialisée avant tout dans le zinc, le plomb et l'argent, constitue un autre compartiment mal relié au reste. Le bâtiment ne sollicite que très partiellement les industries extractives et telluriques : une bonne part des marbres s'achemine hors de la province, la production de ciments est insuffisante à satisfaire les besoins locaux; le plus clair des produits réfractaires prend la route ou le rail. La mécanique enfin se scinde en deux éléments distincts. D'un côté, ce sont les chantiers navals, une bonne douzaine mobilisant plus de 3 500 travailleurs, réalisant assurément de gros volumes d'affaires (probablement 9 à 10 milliards pour l'Ansaldo, plus de 1 300 pour les Cantieri del Golfo, près de 150 encore pour les chantiers Bargiacchi) et disposant d'installations de haute valeur financière de sorte qu'ils doivent bien représenter 40 % de l'ensemble mécanique [12]. De l'autre côté, les établisements et entreprises de mécanique pure. Entre les deux compartiments, il y a presque une cloison étanche. Le seul lien est constitué par de petites installations travaillant à façon et en sous traite pour l'un comme pour l'autre groupe mais elles sont de faible capacité et la sidérurgie locale n'est certes pas de taille à fournir les chantiers dans tous leurs besoins. Bien mieux à l'intérieur même des groupes s'opèrent des subdivisions dans le sens de l'indépendance : les chantiers de démolition sont nombreux et à la fois indépendants de la construction, de la réparation et des officines travaillant le métal (Cantieri di Portovenere, Santa Maria, Primorsich, etc...), la Termomeccanica, les Elettrodomestici-San Giorgio, la Melara n'ont pas grand chose à voir les uns avec les autres. Au fond, les liens d'une branche à l'autre sont rares et les courants minces en dehors d'une demande croissante d'électricité qui a sollicité la construction de la centrale Edison : un petit appel du bâtiment et des chantiers navals au bois, un besoin limité en fuels, quelques commandes de lingots de fonte et d'acier ainsi que de pièces usinées. Les rapports internes les plus étroits sont ceux qui procèdent des fournitures d'ordre militaire et qui se nouent à partir de ce qui reste de l'arsenal et, dans ce cas, le réseau n'enserre qu'un petit nombre d'entreprises et les circuits ne véhiculent que des tonnages limités.

II. — LE SECTEUR TOULONNAIS

1) Faibles surfaces d'industrialisation continue et vaste complexe humain.

Si l'on se limite aux zones continues qui se révèlent des observatoires du Faron, on a plus vite parcouru encore les surfaces de grande industrialisation toulonnaises que celles de la Spezia tant elles se rassemblent. Mais il en va autrement lorsqu'on descend au détail.

(12) Pour l'Ansaldo estimation fondée sur la comparaison avec les chantiers de Sestri et de Livourne. Pour les chantiers du Golfe et Bargiacchi : (80), pp. 576 et 734.

Toute la rive Nord de la rade est ourlée par les quais, les docks, les môles, les bassins, les darses et les ateliers de l'arsenal qui se succèdent depuis le Mourillon jusque bien au-delà des fortifications de Vauban avec une brève interruption, au niveau du port marchand et de la Darse Vieille peuplée de barques de pêche et de visite de la rade. Ce puissant ensemble qui s'étale sur 5 bons km se prolonge au Nord dans le quartier de Lagoubran à travers ceux de l'Escaillon, des routes et du pont du Las encore truffés d'usines parfois fort respectables, d'ateliers et de chantiers du bâtiment. Vers le Sud, par-delà l'hippodrome, tout le long de l'anse de Brégaillon, la route ne cesse d'être bordée d'installations qui, si elles perdent de l'ampleur, ont le mérite de ne guère s'écarter. Avec la Seyne, c'est de nouveau un puissant bourgeonnement qui succède à ce rameau plus grêle. Non seulement les Forges et Chantiers de la Méditerranée y engendrent un brillant épanouissement de cales, de bassins et d'ateliers, face aux installations de l'arsenal, mais encore une cohorte d'établissements les entoure dont certains ne manquent pas de prestance : ceux de la Provençale de constructions métalliques et navales en fer qui mobilisent plus de 500 personnes, ceux de la Société Batignolles, du Matériel naval du Midi, l'entreprise de peinture Martin qui en emploient chacun plus de 100, par exemple. Et il en va ainsi jusqu'à la jeune commune de Saint Mandrier où, à côté du Mess des Officiers Mariniers, on trouve encore 3 ateliers bien outillés : celui des Forges de Jeumont qui emploie une vingtaine d'hommes à des travaux de chaudronnerie et de tuyauterie, celui des chantiers de construction de Saint Mandrier et l'entreprise du bâtiment Ardisson qui en retient encore plus d'une douzaine en permanence.

Tangentiellement à l'agglomération toulonnaise, comme c'était le cas pour celle de la Spezia, se développe donc un long ruban industriel; la seule différence c'est qu'ici le développement s'opère à l'Ouest et non plus à l'Est. De même que dans le secteur spezin, la ville est, d'autre part, constellée de petites installations de tout genre jusqu'aux faubourgs orientaux traversés par le grand axe de la Nationale 97.

Les faubourgs dépassés, toutefois, des dissemblances se manifestent : d'une part des formes véritablement industrielles apparaissent encore à des distances où, en secteur spezin il n'y avait plus depuis longtemps que de débiles artisanats, d'autre part, jamais n'apparaît une installation de la taille de celles que révélait la basse Magra.

Vers l'Ouest Six-Fours dispose d'une fabrique d'agglomérés employant plus de 20 personnes et une entreprise de maçonnerie offrant une douzaine de postes permanents comme celle de Saint Mandrier, Bandol en a une de la première dimension et 4 de la seconde, Sanary respectivement 5 (une installation E.D.F., 3 entreprises de maçonnerie, une de constructions métalliques) et 4 (une carrière, une entreprise de maçonnerie, un petit chantier de constructions navales en bois, une fabrique d'engins de pêche sous-marine) Ollioules deux (dont une fabrique de biscuits) et 4 (une carrière, une entreprise de travaux publics, une vannerie, une fabrique de pâtes farcies à cuire), Belgentier une et une (cuirs et papier), et au Beausset encore un maçon entretient une équipe de plus de 10 hommes.

On est aussi loin de Toulon que Monterosso l'est de la Spezia; c'est bien autre chose vers l'Est. Sarzana est à quelque 7 kms de la Spezia, Ponzano à 5, Santo Stefano à 6. Or, ici, à plus de 12 kms de la ville, Hyères offre une entreprise du bâtiment de plus de 200 postes, une succursale E.D.F. de plus de 50, 9 autres établissements de plus de 20, une douzaine encore de plus de 10, sans compter les 2 salins d'Hyères et de la Capte respectivement à 18 et 15 kms et dont la moindre emploie encore quelque 30 travailleurs, si bien qu'avec les entreprises mineures on aboutit à près de 2 100 emplois industriels contre quelque 1 250 à Sarzana. A plus de 30 kms encore, Gonfaron compte non seulement une carrière et une fabrique de bouchons offrant chacune plus de 10 postes mais une seconde installation à liège dont l'effectif est de plus de 25. Dans les intervalles pas de lacune : à la Valette, une installation de plus de 50 hommes, une de plus de 20, 3 de plus de 10; à La Garde, une entreprise de confection faisant travailler plus de 200 personnes s'ajoute à 5 établissements de plus de 20 postes et à 9 de plus de 10; à Carqueiranne, une entreprise de travaux publics de même taille que les confections de la Valette, une autre de maçonnerie à plus de 50 hommes, 3 entreprises de plus de 10; Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Puget Ville, Pignans, Le Pradet ou La Farlède sont équipées de la même façon, Cuers et Pierrefeu aussi, Carnoules est l'exception.

Cette vaste extension va de pair avec un développement singulièrement plus vaste de la zone d'attraction toulonnaise. Les Forges et Chantiers de La Seyne recrutent non seulement dans le voisinage mais encore jusqu'à Bandol et Saint Cyr à l'Ouest, jusqu'à La Londe, et jusqu'à Gonfaron à l'Est. Il en va de même de l'arsenal : sa zone d'influence s'étend à une grande partie du Var quoique de façon discontinue et complexe.

Aussi peut-on admettre dans l'ensemble une aspiration vers le groupe Toulon Ouest — La Seyne de l'ordre de 2 500 travailleurs pour les communes occidentales : une poignée de Saint Cyr et de la Cadière, une petite trentaine seulement encore du Castellet mais plus de 150 du Beausset, de 250 de Bandol, quelque 350 de Sanary, sensiblement le double d'Ollioules et près d'un millier de Six-Fours.

A l'Est, Carqueiranne et La Garde constituent de petits centres d'appel locaux à la manière de Santo Stefano et le courant vers le groupe de la rade est nettement moins étoffé : une grosse cinquantaine de Belgentier, et à peine moins de Carnoules, quelque 80 de Pignans, une centaine de la Farlède comme de Gonfaron,

180 environ de Cuers et un peu moins de Pierrefeu, plus de 300 du groupe de Solliès, plus de 500 de la Crau et du Pradet. Bref avec quelques compléments comme celui du Puget Ville et encore 500 en gros des communes d'Hyères et de La Londe un flot de quelque 2 000 personnes.

ZONE DE RECRUTEMENT DU PERSONNEL DES FORGES ET CHANTIERS, AU PRINTEMPS 1963

Commune ou Lieudit	Nombre de travailleurs (cadres compris)
La Seyne	2 231
Tamaris	103
Six Fours	254
Sanary	43
Bandol	8
Ollioules	100
Saint Mandrier	29
Toulon	936
La Valette	11
La Farlede	9
Sollies Pont	14
Sollies Ville	2
Sollies Toucas	1
Cuers	4
Pignans	2
Gonfaron	1
La Crau	12
Hyères	7
Le Pradet	6
Carqueiranne	4
Le Beausset	5
Saint Cyr	1
Puget Ville	1
Carnoules	2
La Garde	14
La Londe	2
Le Revest	1
Total	3 803

Source : Forges et Chantiers :

C'est seulement vers le Nord que la limite est vite atteinte, pratiquement au-delà du Revest et de Belgentier. Vers l'Est et même vers l'Ouest il est remarquable que l'attraction s'exerce à très forte distance : en dépit des chantiers et des industries telluriques et autres de la Ciotat et d'Aubagne qui n'est plus qu'une banlieue marseillaise, il faut dépasser Saint Cyr, la Cadière et arriver à Signes et Evenos pour atteindre les marges du complexe humain toulonnais. Tel quel s'étalant sur 27 communes généralement plus vastes que leurs homologues italiennes — et parfois considérablement — *il atteint les dimensions de celui de Gênes.*

2) Les problèmes de mesure et le cas de l'Arsenal.

Le secteur toulonnais se présente ainsi sous un aspect fortement contrasté : contraste entre un noyau restreint où s'entassent les établissements et qui constitue un gros centre d'appel de main-d'œuvre et une vaste enveloppe d'industrie diffuse et mineure qui, dans l'ensemble, exporte une masse de travailleurs pour répondre à ces sollicitations. Une telle situation ne peut que traduire des conditions de formes, de structures, de régime et de puissance originales. On en devine vite les lignes générales dès lors que l'arsenal, les Forges et Chantiers, les entreprises navales et du bâtiment affirment une importance essentielle et s'agglutinent. Lorsqu'il s'agit de les définir quantitativement, toutefois, on se heurte à une triple série de difficultés.

La première est relative aux volumes d'affaires et aux valeurs de stocks et d'installations. Le problème n'est pas nouveau mais il s'aggrave ici du fait que les comptabilités extérieures sont à la fois nombreuses — on admet pour le Var plus de 500 succursales d'entreprises ayant leur siège hors du département et plus de 100 succursales d'entreprises varoises hors du département — intéressent les plus grands établissements — Forges et Chantiers entr'autres — et sont seulement accessibles par des sources très dispersées [13].

En second lieu, les données numériques provenant des organismes officiels ne sont pas comparables ou correspondantes en France et en Italie. Certaines disparités de comptage et de présentation en matière d'établissements, d'entreprises, de travailleurs et de chiffre d'affaires ou de valeur d'outillage sont gênantes, non insurmontables. En revanche tout décompte de puissance en H. P. ou en kw équipés fait défaut, même pour des ensembles très généraux dans la statistique française qui ne fournit que les consommations électriques et charbonnières de façon claire, pétrolières sous des formes plus ambigues. L'inconvénient est sérieux surtout lorsqu'on a affaire à des installations travaillant à rythme réduit.

L'arsenal enfin constitue un élément tout à fait à part dont ni les comptabilités, d'ailleurs inaccessibles, ni les méthodes de travail ne sauraient être assimilées à aucune autre. On s'en était déjà aperçu, avec l'arsenal de la Spezia. Ici, la rupture est plus marquée encore. A la différence de l'arsenal spezin, celui de Toulon reste étroitement intégré à une puissante base navale et subordonné à une direction militaire.

On ne peut dans ces conditions prétendre au degré de précision qu'on aurait souhaité. Dans l'ensemble cependant les traits caractéristiques du secteur toulonnais se dessinent avec assez de fermeté et d'abord un déséquilibre morphologique et sutructural fondamental.

3) Fréquence des petites installations. Supériorité des grandes et de l'entreprise d'Etat.

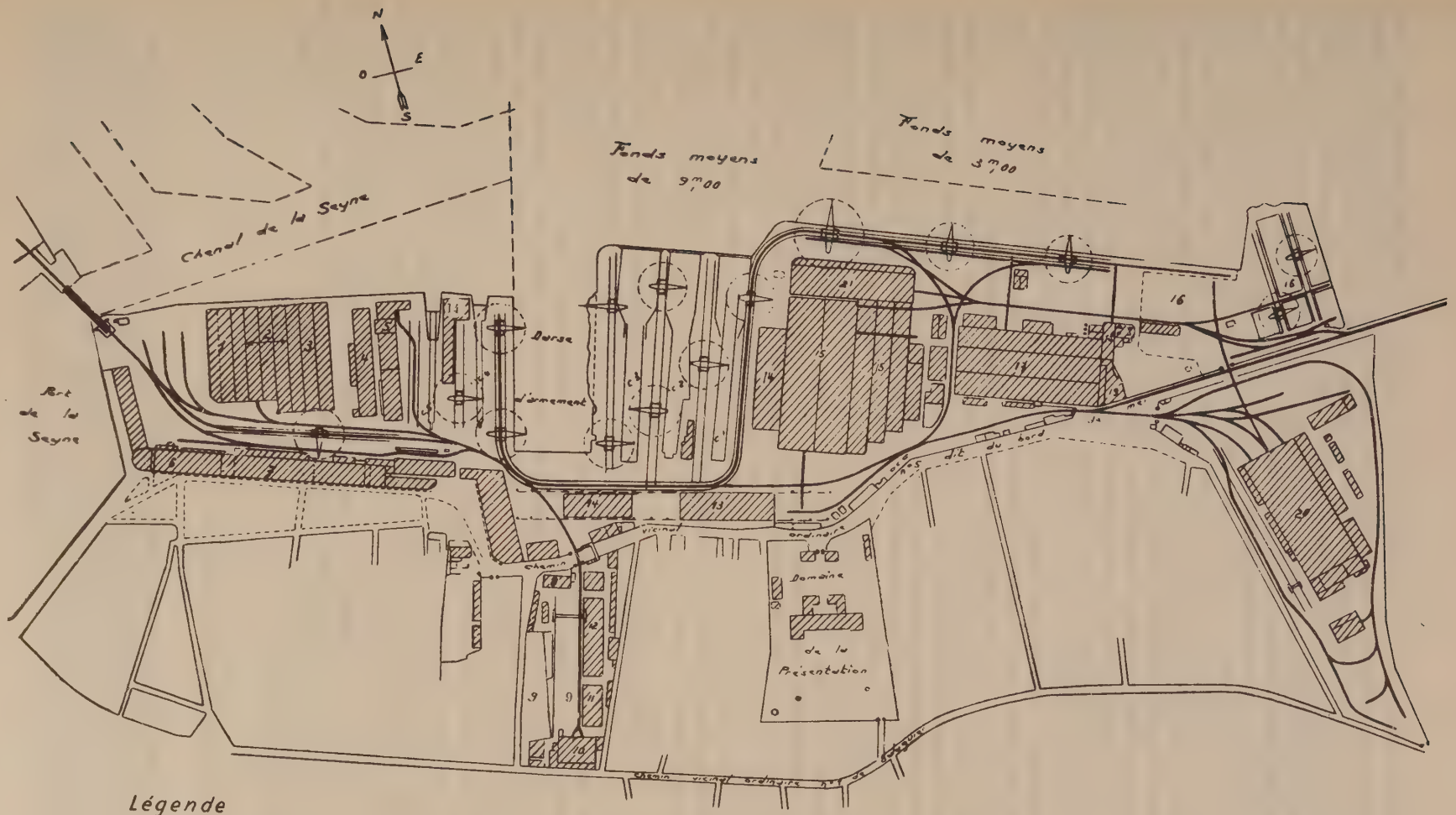
Il saute aux yeux rien qu'à parcourir le secteur que la liste des établissements est longue et que les minuscules y sont en force. De fait le domaine toulonnais est à peu près deux fois plus riche en installations que celui de la Spezia, plus de 4 200 et les artisanats où les très petits ateliers y contribuent pour plus des 9/10e, si bien que le coefficient d'emploi par installation est le plus faible que nous ayons rencontré jusqu'ici : 7,6 par établissement. A l'autre extrémité les installations de grande taille, celles que nous avons depuis le début retenues pour telles, mobilisant plus de 500 personnes, ne sont pas plus de 4 : 0,09 % du total. Ce sont ainsi et de loin, de très loin, les formes mineures qui l'emportent en nombre. Mais il en va tout autrement lorsqu'on considère l'emploi et les résultats d'exploitation.

GRANDES ET PETITES INSTALLATIONS DANS LE SECTEUR TOULONNAIS

Industries	Installations employant..... personnes								
	10 - 20	21 - 50	51 - 100	101-200	201 500	501 1 000	1 001 2 000	2 001 5 000	5 001 10 000
Extractives	8	2							
Alimentaires	6	8							
Cuirs	2	3							
Textiles									
Habillement	4	6	1		1				
Bois	6	10	2	1					
Papier	3	2							
Polygraphiques									
Métallurgiques	1								
Mécaniques	18	16	6	6	1			1	1
Télluriques	8	1	1	1					
Chimiques	5	3							
Bâtiment T. P.	6	60	28	4	2	1			
Eau. Gaz. Elec.	2	2	2	1	1	1			
Diverses	4								
Ensemble	143	113	40	13	7	2	0	1	1

Source I. N. S. E. E.

(13) Pour les sièges et succursales fichier I.N.S.E.E. Marseille



Légende

1. Atelier de barrotage
2. Atelier de chaudronnerie
3. Atelier Forges et serrurerie
4. Atelier de gréement
5. Apprentissage
6. Bureaux
7. Magasins généraux
8. Charpentage
9. Parc aux bois
10. Scierie
11. Magasin des bois débités
12. Atelier de menuiserie
13. Atelier de soudure
14. Plateforme de soudure
15. Atelier de Tôlerie
16. Parc aux fers
17. Atelier mécanique
18. Station d'essais
19. Atelier d'outillage
20. Atelier des chaudières
21. Nef annexe tôlerie

Cale : c. 1, c. 2, c. 3, c. 4, c. 5

FIG. 9. — *Ateliers et chantiers de la Seyne.*

Sur ce plan deux installations se taillent une part écrasante : l'arsenal et les chantiers navals des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Avec son énorme ampleur et ses multiples services accessoires, *l'arsenal* constitue un établissement industriel de première grandeur. En fait, c'est le colosse de notre domaine et il dépasse de loin l'établissement Oscar Sinigaglia de la Cornigliano S.P.A. du moins pour les dimensions et le volume d'emploi, ses effectifs se tenant régulièrement au voisinage de 10 000 travailleurs. Ce personnel est en outre de haute qualité et dispose d'un outillage de grande valeur. Les ingénieurs du Génie Maritime et de l'Artillerie Navale-polytechniciens pour les 5/6e et jouissant de traitements et d'un avancement plus avantageux que dans les autres corps de la Marine — représentent un corps de valeur exceptionnelle (14). Les ingénieurs des Directions des Travaux sont des spécialistes éprouvés et dévoués dont le seul défaut est d'être en trop petit nombre. Les cadres subalternes et les ouvriers, également civils, sont doués d'un large esprit d'initiative et leurs connaissances professionnelles sont généralement excellentes. L'équipement en outillage, petit et gros, est remarquable. Après les discussions conduites par les spécialistes de la Marine sur la sous estimation relative aux données officielles, il semble qu'on pouvait admettre en 1953 et en francs courants de l'époque que l'arsenal de Toulon disposait d'un gros outillage d'une valeur de près de 3 milliards à l'exclusion des installations immobilières représentant plus de 6 milliards 1/2 et du petit outillage. L'utilisation technique en est également de premier ordre. Pour toute nouvelle machine un dossier relatif à son emploi et à ses possibilités est exigé du fabricant. Des dossiers analogues, sont constitués par les ateliers pour les machines anciennes.

En dépit de ces remarquables atouts les résultats sont cependant limités en temps de paix. C'est d'abord que l'organisation d'ensemble de la gestion n'a pas en vue la rentabilité ordinaire. En raison de sa subordination à des organismes militaires, la demande et les programmes sont instables et toute prévision industrielle comparable à celle des établissements privés est impossible : « le plan le plus minutieusement établi ne peut empêcher qu'une situation militaire ou politique nouvelle ne conduise ex-abrupto à l'abandon d'un certain travail en vue de reporter tout l'effort sur un carénage ou une réparation urgentes », et le volume de production varie aussi d'une année à l'autre selon les exigences militaires et budgétaires (15). Pour les mêmes raisons, aux termes de la loi du 23 décembre 1946 et du règlement d'administration publique du 25 août 1947, la D.C.A.N. dispose d'une dotation pour compléter ses approvisionnements en produits bruts et semi finis mais elle n'est dotée d'aucun fond lui permettant de procéder à des achats massifs pour profiter des prix de gros ou se couvrir avant hausse et jouer les fluctuations du marché comme le font les chantiers privés. Sur ce même plan, enfin, l'arsenal toulonnais fait un peu figure de parent pauvre : il ne dispose d'aucun bureau des méthodes, comparable à ceux où, dans l'industrie privée comme aussi dans les arsenaux constructeurs de Brest et de Lorient, sont recherchées et mises au point les simplifications de formes, de montages, d'emploi des matières premières et des postes de travaux.

C'est en second lieu que, comme tous ses semblables, l'arsenal de Toulon est un établissement industriel de caractère très spécial et qu'il utilise une main-d'œuvre non moins particulière. La spécifité de l'arsenal ne tient pas à sa production mais à sa capacité de production qui est à double objectif. D'une part, comme on l'a depuis longtemps dit et répété, c'est un chantier d'entretien et de réparation gardé en réserve mais toujours prêt à fonctionner et pour une flotte importante de ces unités particulièrement équipées, complexes et exigeantes que sont les navires de combat, au surplus dans les moindres délais ce qui implique la mobilisation permanente d'énormes effectifs de maistrance et d'ouvriers. D'autre part, il faut ajouter que l'arsenal est un centre de recherche et de fabrication de prototypes ce qui exige — et de plus en plus — l'entretien non moins permanent d'une masse considérable de techniciens hors pair. Les effectifs sont ainsi pléthoriques tandis que les mesures de rationnalisation et de coordination ne sont pas comparables à celles de l'industrie civile (16).

Enfin, l'arsenal toulonnais a des fonctions très limitées. Il est exclusivement affecté à la recherche, notamment dans le domaine balistique (torpilles, engins téléguidés pour lesquels, il dispose d'une base de lancement dans les îles d'Hyères) et à la réparation et cette limitation de ses fonctions est une entrave à la pleine efficacité. Le manque de constructions neuves gêne l'amortissement des machines, perfectionnées et coûteuses. Il ne permet pas, d'autre part, de disposer d'un volant de travail propre à assurer un fonctionnement souple et économique du travail de réparation.

(14) Comparativement ces traitements sont cependant près de 2 fois inférieurs à ceux du secteur privé : (289), ainsi que pour tout ce qui suit.

(15) (289), p. 73.

(16) Il s'est peut être établi une sorte de droit du fils à succéder au père ouvrier de l'arsenal : « on n'est pas ouvrier de l'arsenal parce que l'arsenal a besoin de travailleurs : on naît ouvrier de l'arsenal » écrit Perrot (289). C'est encore un facteur de la pléthore d'effectifs selon cet auteur qui reconnaît d'autre part que l'usage crée une parenté avec la grande famille de la Marine : l'ouvrier de l'arsenal partage nombre d'idées du prolétariat industriel et revendique hautement la parité de salaires avec ses camarades du secteur privé mais il reste particulièrement sensible à la fierté du métier, il ne s'est nullement désintéressé des compliments de ses chefs, il garde une foi intacte dans les instances supérieures de la Marine. Le volume des arsenaux n'est cependant que partiellement commandé par le nombre de vocations : il y a plus d'appelés que d'élus.

Aussi la courbe d'utilisation électrique ne croît-elle que lentement avant d'atteindre son maximum et ne reste-t-elle que peu de temps à ce niveau. De même les coefficients d'utilisation des machines, c'est-à-dire le rapport entre le nombre d'heures où elles fonctionnent effectivement et le nombre d'heures de fonctionnement possible est de 1 pour les petits tours parallèles, de 0,9 pour les tours semi-automatiques, de 0,7 pour les aléseuses fraiseuses, mais de 0,6 seulement pour les grands tours et si l'on ajoute les autres engins, raboteuse, perceuses, rectifieuses... etc... on tombe à un coefficient global de l'ordre de 0,56 pour l'atelier machines et de 0,30 pour l'atelier torpilles. C'est peu : l'industrie privée estime qu'elle n'est plus guère rentable lorsque son activité s'abaisse au-dessous de 70 % de sa capacité.

Installés immédiatement au levant du port de la Seyne, les *Etablissements des Forges et Chantiers de la Méditerranée* représentent encore une magnifique unité opérative : elle est assurément moin vaste; elle ne manque cependant pas d'ampleur et on ne saurait y relever aucun des défauts qu'implique la condition d'arsenal.

Alignées sur un front de près de 1 500 m, entre la mer et la route de la Seyne à Saint Mandrier qu'elles débordent même au Sud, reliées à la voie ferrée par un embranchement particulier, franchissent la passe du port par un pont levis, les installations se décomposent en 4 éléments chacun de belle taille, puissamment outillé et actif.

A l'Ouest les bureaux de la Direction et des Etudes s'entourent des magasins généraux et de 4 ateliers : petite tôlerie, tuyauterie et chaudronnage du cuivre, forge, serrurerie et zingage, grément. Au centre s'associent la darse d'armement, les cales de construction, l'atelier de soudure, l'atelier de tôlerie, l'atelier de façonnage des membrures de formage à chaud, de planage et de cisaillage, la salle à tracer [17]. A l'Est autour des ateliers de mécanique d'une part, de grosse chaudronnerie et des chaudières d'autre part gravitent un vaste parc aux fers, des hangars affectés aux services d'entretien et un important département du bois [18].

L'ensemble dispose finalement de 800 m de quais parfaitement desservis en air comprimé, en eau, en force électrique et en voies ferrées, d'une collection de 25 grues dont la puissance s'échelonne de 4 à 150 tonnes, d'une très riche série de machines outils et de tout un équipement de contrôle perfectionné dont 5 appareils à rayons X allant jusqu'à 250 000 V. [19]. Il couvre plus de 25 ha dont 7 500 M_2 de bâtiments. Il est équipé de plus de 15 000 CV. Il mobilise une soixantaine d'ingénieurs et de chefs de service, plus de 250 agents de maîtrise, plus de 200 dessinateurs, plus de 700 employés, plus de 2 400 ouvriers et plus de 150 apprentis, au total quelque 3 800 personnes.

Encore faudrait-il y ajouter des services santitaires et sociaux — notamment des logements ouvriers sur le domaine de la Présentation — et surtout deux ateliers travaillant pour la fabrication de chars de combat (A.M.X.) — l'un au Nord des nefs de la tôlerie pour les caisses, l'autre occupant une partie de l'atelier de mécanique des chantiers pour le montage — de sorte que la Société Batignolles chargée de cette production est étroitement soudée à l'industrie navale.

Mais, même limitée à celle-ci, l'activité des établissements de La Seyne des Forges et Chantiers de la Méditerranée, utilisant largement la préfabrication, est plus qu'honorable, tant par la taille que par le nombre des bâtiments livrés. Leurs grandes câles sont suffisantes pour permettre la construction simultanée de 2 croiseurs légers [20]. En 1962, ils ont livré le Skycrest de 13 700 tonneaux en février, le Pierre L. D. de

(17) La darse d'armement mesure 140 m sur 70. Le quai d'armement de 400 m reçoit des coques calant 9 m. Sur 3 des 5 cales peuvent être construites des coques de 200 m de long; toutes sont pourvues d'une avant cale dont l'extrémité inférieure, au-dessous du niveau de la mer, est fermée par une porte flottante.

— L'atelier de soudure est composé d'une nef couverte de 85 m de long sur 26 de large, prolongée par un ensemble de plateformes de soudure à l'air libre de 13 000 m_2; desserte assurée par sept grandes grues remplaçant deux ponts roulants de 15 tonnes, jumelables et qui peuvent directement charger les éléments préfabriqués.

— L'atelier de tôlerie constitué par 2 nefs principales de 135 m sur 30, chacune desservie par des ponts roulants de 6 tonnes porte, en étage, la salle à tracer de 135 m sur 30.

— L'atelier de façonnage des membrures et cornières et de formage à chaud, de planage et de cisaillage est équipé, entr'autres, d'une cisaille à molettes à coupe rectiligne capable de découper des pièces de 12 m et épaisses de 25 m/m.

(18) Pour :

— L'atelier de mécanique : 3 nefs de 130 m de long équipées de machines outils de grande capacité, p. ex. : un tour vertical de 9 m, 50 de plateau, des ponts roulants de 60 t jumelables, une chaudière fournissant de la vapeur à 150 K/cm_2 et 500° pour les essais de résistance et d'étanchéité.

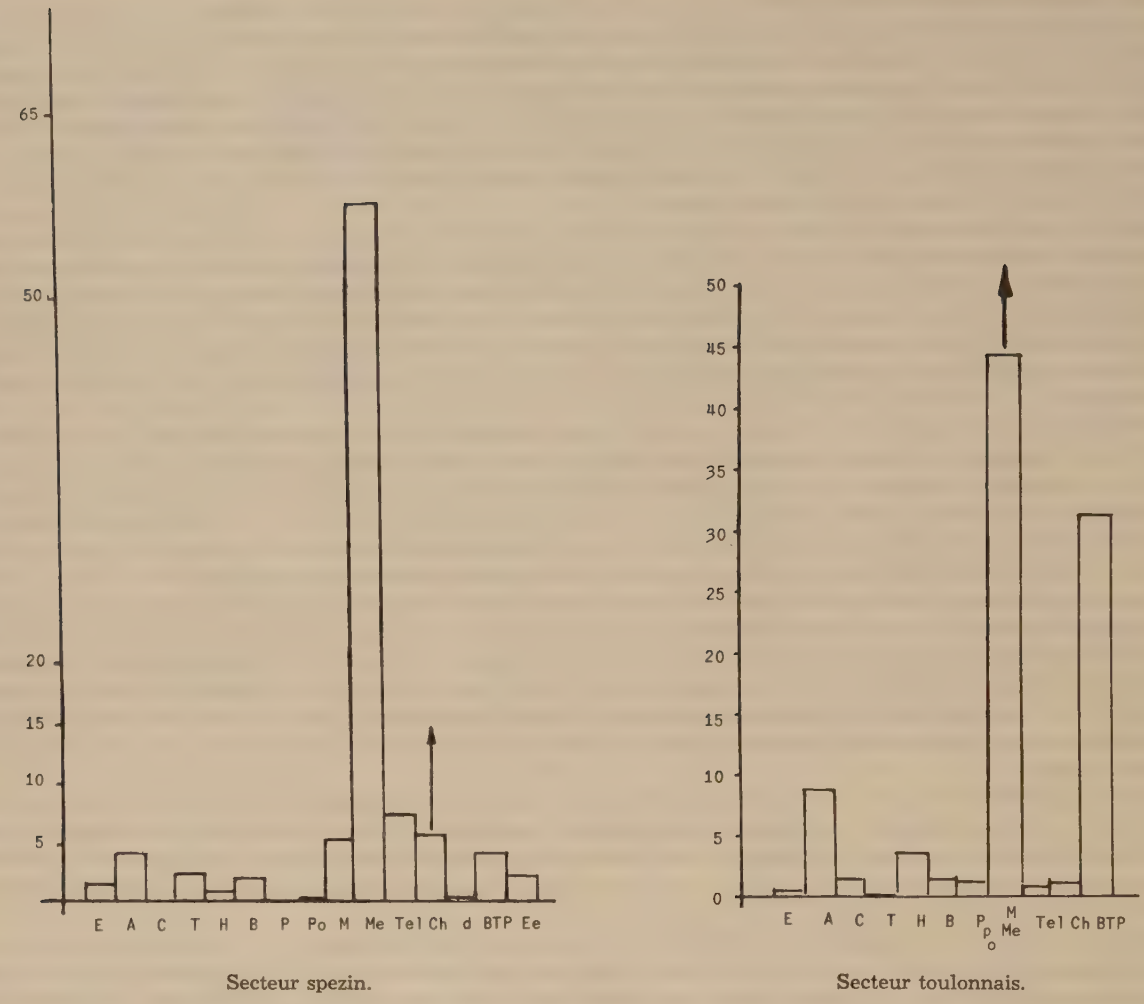
— L'atelier de grosse chaudronnerie et des chaudières : deux nerfs de 135 m de long au S. de la route avec four de grande capacité permettant de recuire après soudure des ensembles de plus de 8 m sur 4 et 3,60 et pont roulant de 80 tonnes.

— Le département du bois : scierie, menuiserie, peinture, parc.

(19) Pour les grues : 12 de 4 à 30 tonnes, 1 de 40 tonnes et 1 de 80 tonnes, toutes sur rail, pour l'armement, 2 de 6 tonnes, 5 sur voie ferrée toutes automotrices, 3 à Diesel, 2 à vapeur, 3 routières, 1 flottante de 150 tonnes.

Pour les machines outils : 5 planeuses, 2 cylindres à rouler les tôles, 9 cisailles, 7 presses, 2 chanfreineuses, 1 machine à joggliner, 1 cintreuse à profilés, 1 plieuse, 8 perceuses, 5 machines à découper au chalumeau, 15 machines à souder, 7 machines à bois, quelque 100 tours parallèles, verticaux, à décolleter, sans compter les aléseuses, fraiseuses, raboteuses, mortaiseuses, perceuses, etc...

(20) Du type « Fantasque » — déplacement Washington 2 610 t.



Secteur spezin. Secteur toulonnais.

Fig. 10. — *Régimes de Productions des secteurs spezin et toulonnais.*
Même légende que pour le Gênois et le Savonais. On a indiqué par une flêche les branches dont la part devrait être majorée.

32 000 tonneaux (la dimension d'un des transatlantiques de l'Ansaldo-Sestri) en mai, le Norse Reef de 15 000 tonneaux en juillet, l'Oriental Venus de 15 900 tonneaux en octobre.

Il est clair dans ces conditions que les très grandes installations s'adjugent une part considérable de l'effectif ouvrier et de la production. Réunissant à eux deux près de 14 000 travailleurs, l'arsenal et les Forges et Chantiers attirent 40 % des bataillons enrôlés dans l'industrie. En y joignant les installations E.D.F., de la Provençale de Constructions Navales et la grosse entreprise des Travaux Maritimes de Toulon, c'est de 47 % qu'il s'agit pour une catégorie représentant un millième du nombre total des établissements.

Il n'est pas moins certain que la ventilation est analogue entre grandes, petites et moyennes entreprises. L'essentiel, c'est d'ailleurs ici la part que prend l'arsenal : à lui seul, il attire et retient le tiers des travailleurs de l'industrie toulonnaise. L'arsenal spezin n'appelait que le quart des effectifs de son secteur, les grandes entreprises à participation d'état gênoises guère plus, les trusts bormidiens pas davantage. *Nulle part autant qu'à Toulon, l'équilibre n'est rompu au profit des grands établissements et des entreprises nationales.*

4) La dominante navale.

Les aspects de la zone d'industrie diffuse et les multiples activités dont témoignent nombre de quartiers urbains impliquant une grande diversité de productions. C'est effectivement ce que montrent la ventilation de l'emploi et des volumes d'affaires. Beaucoup de branches cependant font petite figure : industries extractives qui ne réalisent pas 0,5 % des affaires traitées, textiles plus faibles encore, habillement, bois et meubles, papier et industries polygraphiques, industries telluriques et chimie dont aucune ne participe pour plus de 3 % au total des affaires et à 5 % de l'emploi [21]. Les déclarations relatives au chiffre de l'Eau, du Gaz, de l'Electricité font défaut mais la rubrique n'emploie encore que 3,5 % du personnel. Pour tout cela d'ailleurs, les quantités produites sont sans ampleur : moins de 100 000 tonnes de ciment et une dizaine de mille de chaux et liants, une petite vingtaine de produits céramiques par exemple.

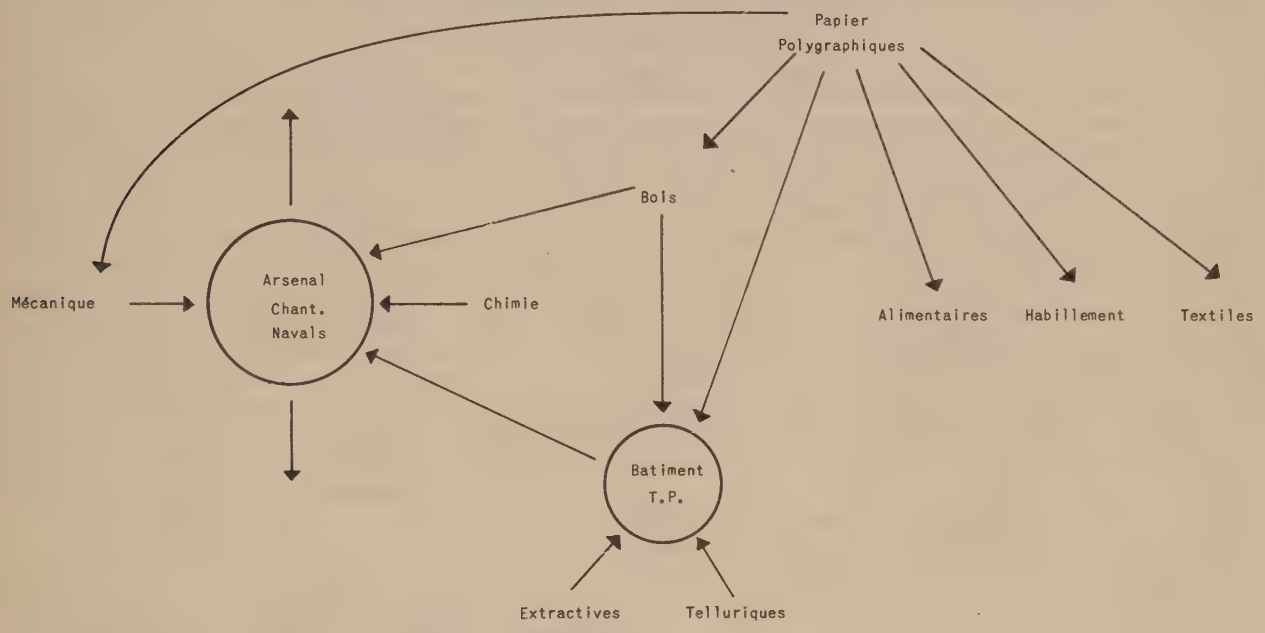


Fig. 11. — *Le complexe fonctionnel toulonnais.*

Un peu mieux partagées s'affirment les industries alimentaires qui, si elles gardent encore un pourcentage d'emploi exigu, réalisent du moins près de 14 % du volume d'affaires global : la minoterie livre quelque 2 000 tonnes de farine, un an dans l'autre, la sucrerie, la distillerie, les boissons, la conserverie travaillaient en 1958 sur des stocks, des volumes d'achat et des ventes respectivement de l'ordre de 1 500, 15 000 et 20 000 nouveaux francs.

Un nouvel échelon est gravi avec le bâtiment et les travaux publics. La bâtisse s'impose sans pudeur dans l'agglomération toulonnaise. Ce sont les entreprises du bâtiment qui reviennent avec la plus grande fréquence dans les descriptions relatives à la zone qui l'enveloppe. Elles ont livré quelque 4 000 logements d'ampleur très nettement supérieure à ceux d'Italie en 1960 dans l'ensemble du secteur. Elles sont les plus nombreuses de loin dans la catégorie des formes artisanales et mineures. On en compte plus de 75 employant de 10 à 20 personnes, une soixantaine en employant plus de 50, sur des totaux respectifs de quelque 140, 110 et 60. Au total, avec quelque 8 000 travailleurs et une centaine de mille nouveaux francs, plus de 23 % de l'emploi et près de 40 % du chiffre d'affaires global.

(21) La statistique française ne dissocie pas toujours papier et industries polygraphiques. Pour toutes les données numériques qui suivent : (1) Années 1949 à 1962 — Chap. 1 : Population et main-d'œuvre — Chap. 3 : Industrie et 7 : Prix et salaires — parfois chap. 6 : Finances-crédit : chiffres d'affaires déclarés par les entreprises, classement par branches : 1953 (Annuaire 1955 tableau 50 et Annuaire 1956 tableau 50), 1952 (Annuaire 1954, tableau 50).

Ce sont néanmoins les activités mécaniques qui tiennent la première place. A ne considérer que les pourcentages du volume d'affaires calculé en fonction des déclarations des employeurs, il leur revient déjà près de 32 %. Mais cette valeur, inférieure à celle de la bâtisse, ne concerne qu'une faible part de ce qui est réellement produit, pratiquement ce qui revient aux seules petites et moyennes entreprises. Il y manque ce qui concerne l'arsenal et qu'on ne peut évaluer mais qui est certainement gros. Il y manque aussi la production des Forges et Chantiers de la Méditerranée : or en 1959 cette grosse société déclarait plus de 15 milliards de Francs de chiffre d'affaires et les chantiers de la Seyne en constituent le plus important établissement, le chantier de Graville n'occupant que 120 000 M_2, l'atelier Mazeline 75 000, en tout moins de 20 hectares et un emploi de 1 800 personnes à peine contre les près de 4 000 du littoral méditerranéen [22].

C'est donc beaucoup plus des 32 % apparents du volume d'affaires global du secteur qui revient à la mécanique et les pourcentages apparents de toutes les autres branches sont fortement exagérées. La part d'emploi traduit sans doute mieux les rapports de force. Du coup avec près de 57 % du personnel global, métallurgie et mécanique — mais la première est très modeste, réduite à la seconde fusion et profondément intégrée aux ateliers mécaniques — affirment leur domination dans le régime de production toulonnais.

RÉGIME DU SECTEUR TOULONNAIS
(1961)

Industries	% d'emploi	% du volume d'affaires apparent
Extractives	1.2	0.40
Alimentaires	3.3	13.9
Cuirs	1.2	2.4
Textiles	0.4	0.3
Habillement	4.7	3.
Bois-Meubles	1.2	2.4
Papier et Polygr.	1	2.4
Métallurgie et Mécanique	56.6	31.7
Telluriques	1.2	1.6
Chimie	0.6	2.4
Bâtiment T.P.	23.2	39.6
Eau, Gaz, Electricité	3.5	-

Source I.N.S.E.E.

Cette supériorité s'accuse encore et se précise sur le plan fonctionnel. Industries alimentaires, cuirs, textiles, habillement, meubles travaillent indépendemment avec les services de la papeterie et des arts graphiques et à peu près exclusivement pour le marché local. A côté de ce petit pôle d'animation constitué par les besoins de la vie quotidienne et la présence d'un fort contingent militaire, le bâtiment en constitue un second qui sollicite les industries du bois, extractives et telluriques mais ici encore la desserte est de court rayon, pratiquement indigène. L'activité motrice et directrice c'est la mécanique et surtout navale qui a tissé une trame serrée de dépendances commerciales, technologiques et de sous-traite. C'est pour la mécanique que s'exécutent la majeure partie des grands travaux et c'est aussi d'elle qu'émanent beaucoup de commandes de bois et de productions chimiques, oxygène, acétylène, peintures et vernis. C'est sur les bleus de l'arsenal que sont construits escorteurs et torpilleurs aux chantiers de la Seyne. C'est la demande de menus travaux et de pièces spéciales procédant de l'arsenal et aussi des chantiers de construction qui fait vivre les petits ateliers travaillant à façon beaucoup plus qu'en série. C'est dans le climat de l'arsenal et des grands chantiers que respire toute la cohorte d'installations et d'entreprises d'entretien, de sauvetage, de renflouage et de récupération qui constellent le rivage depuis l'anse du Brégaillon jusqu'à la presqu'île de Saint Mandrier : réparation de chalands Di Soma, peintures marines S.A.T., Toulonnaise de Réparation et Vente de Métaux, Air liquide, Matériel naval du Midi, Société Les Abeilles, Renflouage et Démolition Serra, Maritime Industrielle Toulonnaise de Réparations et bien d'autres.

Dans le régime de production et le complexe technique comme dans les formes et les structures se traduit ainsi fidèlement le contraste qui oppose une zone d'industrialisation continue dominée par l'arsenal

(22) Annuaire Desfossés, 1960, p. 1 025.

et les chantiers civils à un vaste domaine où s'éparpillent des installations modestes et de fabrications très diversifiées.

5) Une forte puissance en réserve.

Cette gamme de productions et la façon dont elles se hiérarchisent, offrent quelques analogies avec le système spezin. Les dissemblances sont toutefois fort nettes. Une première série, mineure, concerne les activités accessoires : les industries extractives, surtout du bois et des textiles, occupent encore moins de place tandis que la papeterie et les activités polygraphiques ainsi que le travail des cuirs, propablement aussi l'habillement, les industries alimentaires qui réalisent un gros chiffre du côté français, sont moins insignifiants sans jamais cependant prendre de véritable développement. Dans ce qui constitue la classe intermédiaire d'autre part, les industries telluriques qui venaient en bonne place à la Spezia s'effacent dans le secteur toulonnais. Le recul de la métallurgie, qui pratiquement disparaît, est remarquable. La régression de la chimie est pire, qui dégringole du second à l'avant dernier rang. La progression du bâtiment est en revanche saisissante : de 13 à 23 % de l'emploi, et c'est bien à lui que revient le rôle de brillant second.

Il n'était pas inutile d'insister sur ces disparités pour l'intelligence d'une puissance globale qui au premier abord surprend. Estimée sur la seule base des tonnages et volumes d'affaires annuels, la production industrielle toulonnaise est faible. Elle se situaient en 1958 aux alentours de 360 millions de nouveaux francs, aux abords de 370 en 1959. C'est un peu moins que n'offrent au total les sociétés spezines dont on connaît les bilans et les comptes Pertes et Profits. Sans doute faudrait-il tenir compte de l'activité de l'arsenal de Toulon et des succursales de sociétés à siège extérieur qui mobilisent au moins 6 000 travailleurs dans le secteur toulonnais mais l'arsenal spezin contribue aussi et les sociétés spezines dont on connaît les résultats financiers ne constituent qu'une partie de l'édifice du côté italien. Comment d'ailleurs saisir ces éléments et évaluer correctement la contribution des arsenaux où la recherche tient tant de place ? En l'état actuel des choses, la question reste sans réponse précise : tout ce que l'on peut avancer — et non sans réticence — c'est que la familiarité avec l'un et l'autre secteur inclinerait à croire à une supériorité spezine : les ventes d'armement doivent s'équilibrer, les constructions, réparations, transformations de navires aussi avec la démolition l'avantage va au groupe italien, la métallurgie non ferreuse, les matériaux de construction, les fabrications électro-mécaniques et notamment d'appareils frigorifiques rapportent sans doute à la Spezia plus que le bâtiment ne vaut de supériorité à Toulon et surtout la profitable pétrochimie de la S.I.P. n'a pas de contrepoids autour de la grande rade provençale.

Par contre le secteur toulonnais l'emporte d'un quart pour l'effectif des travailleurs. Le gros noyau de Toulon-La Seyne en rassemble à lui seul autant que tout le secteur spezin : 23 523 aux derniers comptages. Les enveloppes occidentales en comptent plus de 1 100. Le Nord et l'Est plus de 7 600. Déduction faite d'un bon millier qui va employer dans le groupe marseillais, c'est encore de plus de 31 000 travailleurs qu'il s'agit : à peu de chose près, l'effectif du secteur de Savone [23].

Il n'y a cependant contradiction qu'en apparence. En temps normal, la consommation énergétique toulonnaise et celle du spezin — où la chimie est peu gourmande — sont très voisines : un peu plus d'électricité là, davantage de charbon et de fuels ici et, exprimées en milliards d'hommes-kWh, les deux puissances sont extrêmement voisines : 2,640 à La Spezia, 2,700 à Toulon. Mais dans les moments d'engagement de la marine française, lors de l'affaire de Suez notamment, les quelque 7 à 8 millions de kWh qu'exige d'ordinaire le secteur toulonnais chaque mois et les quelque 1 000 tonnes mensuelles de charbon et de fuels s'enflent considérablement [24]. Ce n'est d'ailleurs que la transposition de ce qu'enseignaient les formes, les structures et le régime, avec l'énorme poids de cet arsenal surchargé d'hommes et suréquipé. Le secteur toulonnais est au fond un domaine d'industrie de guerre et opérationnel au sens militaire du terme. Il dispose d'une puissance équipée considérable mais en temps normal gardée en réserve.

Secteur spezin et secteur toulonnais ne sont bien que des faux jumeaux. A Toulon, l'essentiel gravite autour d'un arsenal d'une extrême puissance potentielle généralement tenue en réserve en raison d'une étroite et classique intégration à la base navale, mais qui engendre une zone d'influence de grande ampleur ainsi que de grands chantiers puissamment équipés et d'une constante et redoutable efficacité. En dehors du complexe d'intégration tissé très serré ne restent que des industries du marché local et de formes comme de

(23) Source — I.N.S.E.E. Marseille — Population active par branches et par communes.

(24) (1), Années 1949 à 1962. Livraisons de charbon à l'industrie; consommation d'électricité, consommation de produits pétroliers. Le calcul est fondé sur la transformation des consommations de charbon et de produits pétroliers en kw sur les bases classiques du physicien : 1 grande calorie pour 4,18 kilojoules soit 0,0116 kwh. — cf. Hermitte : Géographie et statistique — Bull. de la Section de Géographie du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques 1958 — Paris 1959 — p. 95.

structures restreintes. Parmi elles, la bâtisse prend une ampleur qu'elle ne connaissait pas même à Gênes; c'est cependant surtout en liaison avec les nécessités navales et par comparaison avec des branches naines. Aussi n'est-ce pas suffisant pour entretenir une puissance effective importante en temps normal.

Dans le secteur spezin, l'arsenal a fait un grand pas vers l'industrie privée et la production permanente. D'autres activités ont une vie propre et disposent de marchés indépendants qui ne manquent parfois pas d'ampleur : métallurgie non ferreuse, produits telluriques, fabrications mécaniques et électro-mécaniques à usage domestique, chimie des pétroles surtout. C'est assez pour que la puissance pratique s'avère supérieure; le potentiel de ce complexe d'association reste en revanche moindre et le complexe humain qu'il engendre demeure sans grande ampleur.

CHAPITRE IV

VAR ET CHIAVARAIS

De Gênes à Savone la chute de puissance et d'équipement était brusque. Du secteur savonais à ceux de Toulon et de la Spezia, la descente s'opérait plus progressivement. Entre ces deux derniers ensembles d'une part, le Var et le Chiavarais de l'autre, la dégradation est de nouveau brutale. Il n'y a plus ici qu'une série de districts mal reliés ou pas du tout et aucun d'entr'eux n'est assez complet et fortement animé pour que les ensembles soient vraiment vigoureux.

Formes et structures se développent et s'associent d'ailleurs assez diversement pour que les combinaisons chiavaraise et varoise ne se ressemblent que partiellement.

I. — LE SECTEUR CHIAVARAIS

Entre le promontoire de Portofino et les hauteurs du Bracco, le Chiavarais est loin d'offrir une industrialisation homogène. Les indigences internes y poussent des pointes jusqu'au voisinage du littoral, à San Colombano Certenoli par exemple et des zones de faiblesse y apparaissent même entre des tâches de meilleur équipement, à Tribogna ou à Leivi, qui ne comptent en 1961 que 2 et 9 artisans et compagnons. Ces lacunes individualisent 4 groupes de communes dont un seul véritablement d'importance mais dont chacun des autres apporte quelque chose d'original.

1) Le groupe oriental.

On peut réserver au premier le nom de groupe sestrais. Le cœur en est, en effet, la commune de Sestri Levante dont l'équipement ne manque pas d'importance. Elle comporte d'abord deux aires industrielles qu'on ne saurait sous estimer, l'une à la sortie Est de l'agglomération englobant tout le faubourg laborieux de Pila et que dominent une briqueterie, la fabrique de semi réfractaires pour acieries de la société Levante et surtout l'imposante masse des établissements de la Fabbrica Italiana Tubi (F.I.T.), l'autre à l'embouchure du Petronio, formant l'agglomération de Riva-Trigoso avec les chantiers navals constituant le second élément productif des « Cantieri del Tirreno », deux petits établissements spécialisés dans les hameçons et les filets de pêche et la petite fonderie des Fratelli Rossi assortie d'un atelier de mécanique.

Ces deux hauts lieux de l'industrie sont complétés par un nombre encore important d'installations mineures disséminées dans l'agglomération même de Sestri, de telle sorte que la commune rassemble finalement une quarantaine d'établissements de mécanique et de métallurgie, qui constituent l'élément le plus puissant, une soixantaine d'installations textiles, près de 30 alimentaires, presqu'autant pour le bois, 16 encore pour la bâtisse et les travaux publics, sans compter quelques bonnes poignées se répartissant entre les matériaux

de construction, les eaux, le gaz, l'électricité, les cuirs et les peaux et jusqu'aux industries polygraphiques : de quoi occuper 4 600 travailleurs en 1961.

Ils se prolongent d'autre part dans la vallée du Petronio où Casarza Ligure est d'habitat essentiellement ouvrier, dispose aussi d'une fabrique de tubes encore respectable au carrefour de la route de Bargone (Trafilerie e Laminatoi di Metalli, plus de 230 ouvriers et de 2 600 H.P.) et emploie encore une bonne quarantaine de travailleurs dans l'alimentation, l'habillement, les matériaux de construction et le bois.

Au groupe sestrais se raccorde encore la commune de Nē profondément originale par l'importance qu'y prennent les activités extractives. Une trentaine de petites installations alimentaires n'employant qu'une cinquantaine de personnes, 21 installations d'habillement pour 22 emplois et une poignée d'artisanats du bois, de l'entretien et de la réparation mécanique, du bâtiment et des matériaux de construction sont bien peu de chose. En revanche, ce Val Graveglia est le champ d'activité de 2 entreprises de carrières de pierres mobilisant une vingtaine de travailleurs et surtout de la Société Ferromin qui exploite une concession de 2 231 ha pour le minerai de manganèse.

Ce rattachement du Val Graveglia, qui débouche sur l'Entella, au groupe sestrais peut surprendre. Il n'a pourtant rien d'arbitraire. Les exploitations manganésifères du Ganbatesa et de Molinello attirent une bonne part des travailleurs de Lavagna dont un autre paquet de plusieurs centaines se dirige d'autre part vers Sestri. Il y a donc une soudure entre les 2 ensembles.

L'analyse des migrations pendulaires fait d'ailleurs ressortir un double secteur d'attraction. A l'Ouest la Ferromin recrute non seulement à Lavagna mais encore à Chiavari, à Carasco, à Cogorno et à Mezzanego. A l'Est les gros noyaux de Sestri et de Riva Trigoso absorbent chaque jour pour les rendre la nuit non seulement des ouvriers trop nombreux à Casarza, qui n'est d'ailleurs finalement plus d'un faubourg, mais encore de Castiglione Chiavarese, de Moneglia et même des communes proches de la province de la Spezia : de Maïssana, une bonne trentaine, une dizaine encore de Carro. Il en vient davantage encore de Deiva, de Framura et de Bonassola dont les hommes n'hésitent pas en outre à aller s'embaucher jusqu'à Gênes.

Tel quel ce groupe oriental du Chiavarais constitue un ensemble où se retrouvent des traits familiers. La grande industrie y tient son rang. Les établissements de la Fabbrica Italiana Tubi se développent à la sortie Est de Sestri sur un bon demi kilomètre de long et couvrent tout l'espace compris entre la voie ferrée et la Via Aurelia qu'ils ont même franchie pour loger leurs locaux sanitaires et leurs services sociaux. Ils constituent une très belle installation dotée d'une aciérie électrique perfectionnée et de haut rendement à 3 fours à arc, comportant 5 grands groupes d'ateliers couverts dont un de 4 nefs dépassant 200 m de long abrite les laminoirs, de vastes parc et des réseaux ferré et routier internes. Ils emploient près de 1 600 ouvriers et employés en 3 équipes travaillant 8 heures chacune. Ils couvrent 10 hectares. L'installation représente une valeur de plus de 5 milliards, dispose de 20 000 kW de puissance, produit 8 000 tonnes d'acier par mois et livre annuellement pour près de 9 milliards de Lires de tubes sans soudure galvanisés, bituminés ou vitrifiés. Les chantiers de Riva-Trigoso où se concentre l'essentiel de la construction des « Cantieri del Tirreno » par opposition à ceux de Gênes plus spécialement affectés à la réparation et à des fabrications mécaniques, couvrent plus d'espace encore et emploient davantage d'hommes (plus de 2 000) ; leur capacité est de 15 000 tonneaux annuels et leur volume d'affaires est probablement encore de l'ordre de 5 milliards. F.I.T. et Cantieri del Tirreno sont d'autre part de grosses unités structurales; on le sait déjà pour la seconde qui jouait un rôle important à Gênes et la première ne dispose pas de moins de 1 900 millions de capital social et de près d'un milliard encore de réserves [1]. Là pourtant s'arrête la liste. La Ferromin est sans doute aussi une très grosse affaire, ses installations du Gambatesa comportent de très beaux silos, appareils de triages et même une installation d'enrichissement du minerai à Piandifieno (par sink float). D'elles provient 85 % du manganèse extrait du sol italien. Elles n'emploient cependant guère que 140 personnes, ne disposent pas de 1 000 H.P. installés, ne produisent pas 50 000 tonnes et doivent partager les quelque 6 milliards de facturation annuelle de l'entreprise avec 8 autres séries d'installations éparpillées depuis la province de Brescia jusqu'à l'Espagne et à Goa en passant par la Sicile [2].

Tout le reste est mineur. Lavagna qui représente ce qui se fait de mieux dans cette ceinture accessoire se contente d'une trentaine d'artisanats dans chacune des branches mécaniques, du bois et de l'habillement, d'une vingtaine pour l'alimentation, de 8 à 10 pour la bâtisse et les matériaux de construction comme les arts graphiques et les textiles, de moins encore pour les Services des Eaux et de l'Electricité, les cuirs, la chimie qui se réduit à la droguerie. Bref, 900 travailleurs à peine et quelque 1 500 H.P. Castiglione Chiavarese ne dispose que de 31 postes, son unique atelier mécanique n'est équipé que de 5 H.P., les textiles, les eaux en sont totalement dépourvus.

(1) (80) p. 431.

(2) (80) p. 387 — (96) p. 49 — 50 — (6) Vol. 6 — 1961 — Chap. I, tableau 21 B : 49 956 t en 1958, 45 838 t en 1959 pour une production italienne totale de 52 181 et 48 497.

Aussi le groupe du Chiavarais oriental ne totalise-t-il finalement pas 5 500 emplois et n'est-il guère équipé que d'une vingtaine de mille H.P. C'est maigre et c'est cependant mieux que n'en peuvent offrir les autres éléments du secteur.

2) La Mostra del Tigullio et les rivages rapalliens.

On a une vision d'approche de l'activité du reste de ce secteur à l'exposition annuelle du Tigullio, la « Mostra del Tigullio », qui se tient d'ordinaire dans les locaux de l'orphelinat de Chiavari [3]. Une place importante y est réservée à l'artisanat et la liste des prix décernés est éloquente. Exception faite pour les céramiques d'Albissola et de Savone, de quelques verreries et des horloges de clocher, spécialité de Recco et de ses environs, les récompenses vont aux travaux du bois, fort divers puisqu'ils vont jusqu'à la lutherie et aux modèles réduits de navires mais où domine le meuble, au travail de l'ardoise, et à des tissages et dentelles spéciaux. Les chambres à coucher de style (surtout Louis XV) ou modernes (on en a primé une en frêne et olivier en 1955); les ameublements de cuisine s'efforçant d'apporter quelque nouveauté fonctionnelle, surtout les chaises d'une facture traditionnelle et originale s'adjugent des places de choix. Il en va de même des « macrame », de voiles et velours, de dentelles au tambour, de broderies également à la main. Enfin à côté des coffrets en bois précieux figurent d'autres coffrets en fine ardoise et des étuis à cigarettes et nécessaires de fumeur de même matière. Les médailles d'or et d'argent sont attribuées non seulement à des entreprises de taille minuscule mais encore à des travailleurs ou travailleuses isolés (tricoteuses, brodeuses, dentellières) et à des organismes charitables : l'installation des « Servantes de Marie », l'Institut des « Sourds-Muets », l'hospice « Charité et Travail », etc.

La présence de ces types et de ces formes de production est assurément le trait caractéristique de toute la partie Ouest du Chiavarais d'où il se propage jusque dans la montagne.

C'est peut-être à *Chiavari* qu'il s'exprime avec le plus de pureté en dehors des simples villages. La gamme des productions y est vaste : des carrières de pierre et de chaux aux services urbains des eaux et de l'électricité rien n'y manque sinon des mines de minerai métallifère. Non seulement on y trouve la papeterie et la métallurgie comme il convient à une ancienne capitale mais le travail des étoffes est l'un de ceux où l'on rencontre les plus importantes installations : 9 personnes en moyenne pour une et l'habillement et le bois y sont l'un et l'autre gourmands de main-d'œuvre; sans parvenir pour autant à rassembler des effectifs importants : quelque 120 et plus de 300 travailleurs. Aussi, bien que la commune rassemble plus de 2 000 ouvriers en 1961 sont-ils extrêmement dispersés. La fabrique de chaise Sanguinetti établie Via Marana derrière une petite église, dans une ruelle, ne laisse voir qu'un outillage sommaire, ne dispose pour tout local que du rez-de-chaussée de la villa qu'occupe le chef d'entreprise et le bureau y est minuscule [4]. On compte 7 bicyclettes sous un hangar. Une quinzaine d'ouvriers travaillent à domicile. La pièce servant de magasin laisse voir une vingtaine de sièges à haut dossier vernis en noir et autant de caisses portant l'étiquette « Made in Italy ». Le Mobilificio — ou fabrique de meubles — Marangone, sis Via La Frana, au Nord-Ouest de la ville produit en petite série des chaises de type analogue confiées ensuite à un « revendeur ». Cette fabrique est plus importante que la précédente. L'outillage est moins étriqué et entraîné par des moteurs développant une vingtaine de H.P., les locaux sont plus vastes et le bureau plus cossu dispose d'une respectable table à dessin. Cependant tout est encore au rez-de-chaussée de la villa domestique. C'est la femme du patron qui reçoit le client, sert de secrétaire, facture et tient la comptabilité. Une bonne part du travail, et tout le paillage est fait à l'extérieur, par des ouvriers isolés, à façon.

C'est aussi une des attrictions touristiques classiques du littoral rapallien, de Zoagli à Portofino, que la visite d'un petit atelier domestique où quelque vieille ouvrière tisse sur un antique métier à main tandis que de plus jeunes fabriquent des filets de pêche. Sur ce *littoral septentrional du compartiment chiavarais* toutefois d'autres formes viennent s'ajouter. Non pas la métallurgie — l'installation de la S.A.L.E.M. (Soc. per Az. Leghe Metalli) qui apporte une note inattendue aux quartiers Nord de Rapallo n'est qu'un établissement modeste (32 emplois, 150 H.P.) et d'ailleurs isolé et il est bien certain que c'est des ateliers de Spigno Monferrato que la société tire le plus clair de ses revenus — mais, d'une part, la haute couture, qui fait une apparition timide, d'autre part, la petite mécanique automobile qui prospère à Rapallo, enfin et surtout le bâtiment. Il ne manquait pas d'importance sur les rivages sestrais (plus de 250 emplois) mais c'était assez sporadiquement qu'il s'étoffait, à Cavi, hameau littoral de Lavagna, notamment. Ici, au contraire, il se gonfle partout. Portofino qui ne compte

(3) Elle se déroule en concordance avec les fêtes votives de N.S. del Orto et accueille un choix de personnalités civiles et religieuses non seulement provinciales mais même nationales : évènement profondément enraciné et qui prend en même temps le caractère d'une manifestation dépassant de loin le cadre local (76) passim. — (90) Chap. consacré au Chiavarais.

(4) Il s'agit de l'entreprise Sanquinetti Giovanni Battista. Le nom est répandu.

guère plus de 400 actifs dispose déjà de plus de 25 maçons déclarés, Zoagli dont la population active est double en a quatre fois plus, Santa Margherita pour un nombre d'actifs deux fois moindre que celle de Chiavari emploie à peine moins d'hommes dans la bâtisse et Rapallo qui équivaut à Chiavari pour le nombre d'actifs en retient le double dans cette branche.

3) La Fontanabuona, vallée des ardoises, et l'électricité de Borzonasca.

La vallée de la Fontanabuona ne manque pas non plus d'artisanats du bois et des étoffes. La place leur est cependant mesurée et ici encore se développe une activité originale qui l'emporte sur toutes les autres; il s'agit de l'extraction de l'ardoise et elle s'impose peut-être plus nettement encore que la bâtisse sur les rivages Nord-Ouest.

L'extraction des ardoises apparaissait déjà dans les apophyses orientales du complexe gênois, à Uscio, à Avegno, à Recco, à Davagna. Elle existe aussi dans le groupe oriental chiavarais : la commune de Sestri en a quelques carrières et Cogorno offre le pittoresque spectacle, à côté de l'église, d'un atelier relié par treuil et téléphérique à une mine située sur le Mont San Giacomo de l'autre côté du profond talweg ceinturant au Nord l'éperon sur lequel s'est perché le chef-lieu communal à plus de 200 m. Dans l'un comme dans l'autre cas il ne s'agit pourtant que d'exploitations éparses et c'est bien autre chose dans la moyenne Lavagna qui porte le nom italien de l'ardoise. Cette fois les versants qui se développent au Nord de la rivière jusqu'à la ligne de partage avec le réseau padan sont constellés d'excavations dont les entrées sont parfois visibles de la route même, ainsi des écarts de Soglio et de Pianezza, d'autres fois indiquées par les panneaux à en-tête des entreprises exploitantes et les ateliers de mise en œuvre du matériau fourmillent dans les agglomérations du fond de la vallée.

C'est bien l'extraction et le travail de l'ardoise qui est ici l'affaire essentielle. Lorsica employait 6 personnes dans les industries alimentaires en 1961, 6 encore pour 2 petites centrales électriques, une dizaine dans le bois, à peu près autant dans le travail des étoffes, 19 dans les textiles mais 41 dans les ardoises. A Orero, l'alimentation ne mobilise pas 10 hommes, l'habillement, le bois et le bâtiment 5 chacun, les textiles, la mécanique et l'électricité 2 tandis que les ardoises en emploient 150. A Moconesi, les diverses activités s'étoffent davantage puisqu'on atteint un total de plus de 300 emplois industriels en 1961 mais l'alimentation et les textiles n'en offrent pas 30 chacun, l'habillement 20, la bâtisse une qinzaine, le reste moins encore contre encore près de 150 pour l'ardoise. A Cicagna, enfin le travail du bois peut bien se gonfler à un effectif de plus de 175, il reste très inférieur à l'extraction et à l'élaboration des ardoises qui en mobilisent près de 300. Sur la rive gauche, même Tribogna a sa mine et, surtout, une auréole de communes expédie ses travailleurs vers les centres d'exploitation : Neirone, Favale di Malvaro, Coreglia.

Cette importance des ardoises se traduit ainsi finalement par un emploi de l'ordre de 600 personnes produisent annuellement une cinquantaine de mille tonnes soit quelque 95 % de la production italienne qui ne dispose hors de la Ligurie que quelques exploitations dans les provinces de Sondrio et de Bergame [5].

Par là le groupe de la Fontanabuona affirme une originalité indiscutable. Le cadre structural et morphologique conserve toutefois la dominante de modestes installations et de petites entreprises. L'entreprise Vittorio Arato exploite une demi-douzaine de mines de dimensions restreintes où l'on n'accède que par des chemins difficiles, celle de Sottanego et de Verzi notamment, où l'ardoisier ne dispose que d'une petite excavatrice de faible puissance et dont le parc annexe est minuscule. Elle possède une petite centrale électrique qu'elle a su adroitement jumeler au réseau gênois de l'O.E.G., de sorte qu'elle est marchande de kilowats, en même temps que d'ardoise. Les ateliers, à Monleone di Cicagna, disposent de quelques machines à planer, à couper et à polir, servies par 5 à 6 personnes, dont les deux frères qui dirigent l'affaire, et sont flanqués d'entrepôts de bonne taille, mais l'ensemble de ses installations garde une allure très rurale et très artisanale. Au total, une cinquantaine d'hommes de tout genre, mineurs, carriers, coupeurs, polisseurs, camionneurs et autant de chevaux équipés avec pour centre un bâtiment qui sert aussi d'habitation et garde un visage de ferme. C'est un bon exemple et tout compté, c'est à peine si sur une soixantaine d'entreprises, 20 méritent d'être qualifiées d'industrielles, encore faut-il en englober une de Chiavari et 2 de Lavagna [6]. Tout le reste est de minuscule artisanat et la fragmentation en plus de 60 installations ne disposant en tout et pour tout que de quelque 600 H.P. en fournit la dernière preuve.

(5) (96) p. 50 — (90) : la section de Chiavari — (6) Vol. VI 1961, chap. I, tableau 23 B : 52 750 t en 1960, 4 800 à la même date pour la province de Soudrio, 975 pour celle de Bergame.

(6) — 5 à Isolone d'Orero : Domenico Arata fu Giuseppe, Arata Luigi e Figli, Biggio Aurellio e Amedeo Nassano Fratelli, Arata Giovani e Figli, 5 encore à Moconesi : de Ferrari, Nardone, Valente, Dondero, Ratto Luigi; 7 à Cicagna : Garbarino Fratelli, Gnecco Fratelli, Arata Vittorio e Figli, Arata Eliseo, Rossi Antonio e Figli, Porcella de Garay et Cia, Podesta Enzo; 2 à Lavagna : Codda Giuseppe Fu Agostino, Porcella.

Le tableau du Chiavarais comporte enfin un dernier aspect, celui des installations électriques de la Sturla, de la Penna et de la Valle Mogliana, surtout celles de la commune de Borzonasca qui dépassent de loin en nombre et en importance les faibles centrales de la Fontanabuona. Le « Monte di Borzonasca » dispose par le fait de la fermeture du Pian Sapeio par une digue de 15 m et du bassin réservoir de Giacopiane (5 millions de m³) d'une production d'une trentaine de millions de kWh annuels.

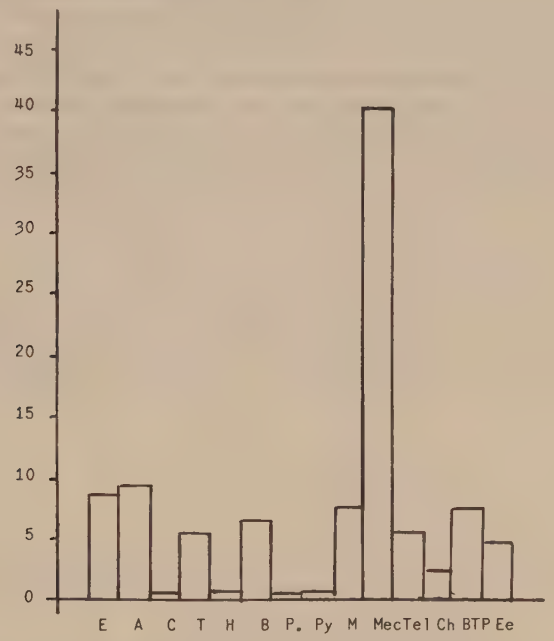


Fig. 12. — *Régime de production du Chiavarais.*
Même légende que pour le Gênois et le Savonais.

4) Le triomphe des caractères mineurs.

On ne saurait devant cette association de groupes et d'éléments refuser au compartiment Chiavarais la qualité de secteur industriel sans injustice. Les traits qui le caractérisent sont toutefois extrêmement particuliers. L'observation l'indique nettement et les données numériques le confirment sans ambage. La première originalité, la plus frappante et sans doute la plus lourde de conséquences, c'est que les grandes entreprises et les installations de quelqu'ampleur sont véritablement exceptionnelles et ne jouent plus qu'un rôle limité dans l'emploi tandis que les éléments moyens disparaissent presque complètement pour laisser le devant de la scène aux petites et très petites affaires, à l'atelier artisanal n'employant en moyenne pas plus de 2 hommes, à l'échoppe, au travailleur à domicile. Réduit à 2 exemplaires ce qui constitue ici le grand établissement et qui ferait pâle figure auprès des géants gênois, toulonnais, spezins et bormidiens, ne mobilise guère plus de 35 % de la main-d'œuvre. Au-dessous de ces espèces de phénomènes, on tombe brusquement à deux autres entreprises d'emploi compris entre 100 et 500 personnes et qui ne retiennent plus que 3,5 % des travailleurs industriels, qu'elles éparpillent encore entre une série d'exploitations. Entre cette seconde catégorie aussi insolite et les formes inférieures la coupure n'est pas moins nette. *Ce qui l'emporte ce sont les petites affaires employant de 10 à 50 personnes* qui mobilisent autant de travailleurs que les deux gros établissements de tête et *le peloton serré d'artisanats minuscules :* pour les 27 communes chiavaraises le registre des métiers comporte plus de 2 200 raisons sociales, le quart de l'emploi total leur revient et on dénombre plus de 600 ateliers rien que pour les sièges. Pour la première fois, nous assistons au triomphe des petites et très petites entreprises et installations qui règnent sur 60 % de l'effectif industriel. Bien mieux, elles sont pour la plupart familiales et l'ouvrier-paysan ainsi que la ménagère-ouvrière sont les types de travailleurs les plus répandus.

En second lieu le Chiavarais se distingue par *une gamme des productions beaucoup plus équilibrée* que celles du Gênois, du Savonais ou des rades à arsenaux. Omniprésentes, les industries agricoles non seulement occupent une part importante de l'effectif ouvrier mais encore font appel à l'énergie dans une proportion fort honorable. Ajoutées aux carrières de pierre, les ardoises et le manganèse font une part jusqu'ici inconnue aux industries extractives et valent un outillage honnête à la transformation des minerais. Textiles, travail des

étoffes, bois et meubles, si répandus, finissent par mobiliser à eux trois le 1/5 des travailleurs de l'industrie. Graphiquement traduites les moyennes des pourcentages d'emploi et de chevaux installés donnent ainsi une image synthétique très différente de celles qui caractérisaient les secteurs précédents.

Il reste pourtant des lacunes, et ici ce sont même de véritables lacunes : quelque 30 hommes et 25 H.P. pour les cuirs, 22 et 72 pour la papeterie, 48 et 47 pour les arts graphiques. Bien plus la mécanique jouit d'une réelle supériorité avec à peine plus de 4 200 emplois et quelque 10 000 H.P., et le bâtiment se classe au 4e rang avec moins de 1 500 hommes et de 400 H.P. Le relatif équilibre de la gamme des productions chiavaraises n'est que partiellement le fait du développement des activités extractives, du meuble et du travail des étoffes. Ils restent en soi trop modestes pour que l'atténuation des déséquilibres n'ait pas pour cause première un affaiblissement des activités qui dressaient leurs obélisques sur les graphiques gênois, savonais, spezin et toulonnais : la mécanique, la métallurgie, la chimie. Il est d'ailleurs remarquable que l'industrie alimentaire prenne tant de place dans l'ensemble alors qu'elle offre à peine plus de 800 emplois et moins de 3 000 H.P. Simple et modeste, elle ne s'avance vers les feux de la rampe que parce que la scène manque de premiers rôles.

L'EXPORTATION DES ARDOISES

	1957		1958	
	Quintaux	10^3 Lires	Quintaux	10^3 Lires
Ardoise brute	21 460	49 873	26 384	63 297
dont vers :				
l'Allemagne Fédérale	9 782	19 064	10 304	20 916
Ardoise en plaques	48 140	158 439	50 001	194 238
dont vers :				
Allemagne Fédérale	27 016	62 586	24 513	60 536
Royaume Uni	7 956	30 058	8 999	35 104
Etats-Unis	5 722	27 297	7 934	39 531
Ardoise à toiture	1 590	3 869	1 252	3 291
Tableaux à écrire	11 765	143 391	12 311	123 938
dont vers :				
Cambodge, Laos, Vietnam	966	22 493	-	-
Canada	1 640	21 906	2 052	24 915
Etats-Unis	4 866	55 935	5 125	53 025
Total général...	82 955	355 572	89 948	384 764

Source : Ch. de Cce de Gênes

Cette impression de sous-équipement se trouve confirmée par l'*absence de véritable complexe bien noué.* Chaque type d'activité travaille isolément et pour son propre marché même lorsqu'il déborde le cadre local et deux liens seulement apparaissent qui méritent d'être retenus. Les ardoises s'exportent à raison de 3 300 t brutes, de 10 000 travaillées, de 1 200 à 1 500 en forme de tableaux et tablettes à écrire en Allemagne, dans le Royaume Uni, aux Etats-Unis, au Canada et en Indochine. Le reste se répand à travers toute l'Italie dès sa sortie des entreprôts. Il en va de même des meubles qui se retrouvent sur les marchés de Turin, de Milan, de Bologne et de Naples et en Amérique, des broderies et des tissus à la main pour lesquels le passage touristique et le séjour d'agrément entretiennent une consommation directe, ainsi que des produits alimentaires dont une large part reste d'ailleurs sur place ou à proximité immédiate. Les chantiers navals s'approvisionnent en tôles et machines hors du Chiavarais et seules, quelques petites installations spécialisées dans la barque de pêche ou le plaisancier en bois alimentent le marché local. La F.I.T. fabrique elle-même ses aciers, de telle sorte que là encore, les liens avec la métallurgie sont inexistants, et elle se borne à absorber un peu de

de manganèse dans ses fours à arc, si bien que le plus gros de ces minerais quittent le secteur sans transformation. C'est, en dehors du classique appel de la bâtisse au bois d'œuvre et à la carrière, le premier cas de liaison. Le second est aussi mince qui consiste dans la fourniture de force électrique par le système de Giacopiane aux ateliers locaux. Pratiquement la trame chiavaraise se résume en une juxtaposition d'activités à peu près indépendantes les unes des autres et Chiavari n'a réussi qu'à tisser un réseau d'intérêts bien limité : certaines firmes ardoisières de la Fontanabuona y ont leurs sièges et nombre de « manefatture » textiles, de l'habillement et du meuble qui font travailler dans les vallées reculées mais les districts rapallien et sestrais lui échappent.

Formes et structures, régime de production, défaut de complexe bien noué sont les diverses expressions d'une même réalité : avec sa couverture industrielle évoquant les maigres touffes d'une garrigue à peine piquée de rares troncs de haute venue, *le secteur chiavarais manque de puissance.* Le dénombrement de 1961 ne le crédite pas d'une quinzaine de mille travailleurs industriels et il est peu probable qu'il soit équipé de 30 000 H.P. en dépit d'une mécanisation artisanale en progrès (23 000 en 1951). Tout compté : à peine l'effectif de la connurbation Savone-Vado et nettement moins d'énergie équipée : une puissance globale tout au plus de l'ordre du 1/6 de celle du complexe toulonnais ou du secteur spezin. Et des volumes d'affaires finalement aussi étriqués : à côté des gros chiffres annuels de la F.I.T. et des Chantiers de Riva-Trigoso le produit brut de la vente des ardoises était estimé à guère plus de 600 millions de Lires pour 50 400 tonnes en 1956, celui du manganèse à 378 millions, pour 40 500 tonnes seulement il est vrai; c'était sensiblement la moitié du produit minier de toute la province de Gênes, mais aussi peu de chose à côté des brassages que peuvent opérer d'autres activités comme la chimie, la mécanique, la sidérurgie.

II. — LE SECTEUR VAROIS

Vers le Nord, le complexe toulonnais est limité par une série de communes constituant depuis Riboux et Signes jusqu'au Flassans, un bandeau dont la vie industrielle est à peu près nulle. Les deux seuls établissements notables qu'on y découvre sont l'entreprise de maçonnerie qui emploie plus de 50 personnes à Besse sur Issole et la papeterie de Méounes les Montrieux qui en utilise un peu plus de la moitié. Mais Besse ne compte au total que 28 travailleurs du bâtiment et 13 autres éparpillées dans quelques modestes activités de transformation et Méounes n'est guère mieux lotie, 13 et 33. Quant à Garéoult Rocbaron, Forcalqueiret, Sainte Anastasie et au Flassans, ils se contentent respectivement de 29, 1, 3, 16 et moins de 60 emplois, toujours artisanaux. Il y a sans doute un petit appel pour combler les insuffisances de Besse en effectif communal mais sur une masse totale de 193 travailleurs épars le courant est anémique.

Cette chute brutale au sortir du secteur toulonnais est cependant de brève durée. Au Nord-Ouest, Saint Maximin compte à lui seul plus de travailleurs que toute la zone de Méounes et Besse (233) et, à côté de la Distillerie Coopérative des Vins de Provence, offre 4 installations employant 11 à 20 personnes dont une fabrique de conserves et une entreprise plus importante encore de travaux publics, spécialisée dans les revêtements routiers. Surtout les domaines varois se partagent, en dehors de Toulon et de ses annexes, en 4 ensembles de vie industrielle bien individualisés.

1) Le district des Maures et de leur couloir.

Le premier se développe sur la partie interne des Maures et la région centrale de leur couloir périphérique, nombre de finages s'établissent à cheval sur l'un et l'autre de ces 2 éléments. Trois communes y sont exsangues : Taradeau, les Mayons et la Mole : 13, 9 et 7 hommes occupés dans l'industrie. Trois autres sont un peu mieux pourvues : une soixantaine au Plan de la Tour, plus de 90 à La Garde-Freinet, plus de 120 à Collobrières. Les trois dernières, enfin, ont les effectifs les plus honorables : les Arcs mobilisent plus de 220 travailleurs. Vidauban cent de plus, Le Muy quelque 450. Il s'agit donc pour les 9 communes de moins de 1 300 emplois et fort dispersés, encore que les 3 effectifs les plus étoffés se localisent dans la dépression et le long du grand axe de circulation qui attire ainsi près des 5/6 de la masse globale.

Cette dispersion se manifeste aussi clairement dans les formes industrielles. Ni aux Mayons, ni à la Mole, ni à Taradeau, on ne trouve une seule installation employant plus de 10 personnes, ce qui ne surprend pas, mais il en va encore de même au Plan de la Tour. Une seule dans tout le district fournit plus de 100 emplois, 5 à peine plus de 50, 6 plus de 20, 7 seulement plus de 10 et, parmi ces 19 installations, deux seulement appartiennent à la même entreprise : la Sofrali, Société Française du Liège Industriel.

Dernière caractéristique, *l'essentiel de l'activité se partage entre un petit nombre de productions relativement simples.* Globalement 2,4 % de l'emploi relèvent de l'extraction, 26 % de la bâtisse, près de 72 % des formes de transformation. Mais l'important se résume en 4 productions; dans l'ordre progressif. :

1) *la confiserie des marrons et châtaignes* qui anime à Collobrières la fabrique de la Confiserie Azuréenne;

2) *le fluor et la baryte* avec les mines de Garrot et les ateliers de la Simfluor dans la commune des Arcs, les établissements de l'Industrielle Minière du Fluor à La Garde-Freinet;

3) *le bois* avec l'entreprise Martinucci des Arcs et la fabrique de caisses Landon au Muy, toutes deux rangées dans la catégorie de 51 à 100 personnes employées;

4) *le liège* enfin auquel se consacrent : un établissement employant plus de 10 personnes (Bracco à La Garde-Freinet), 2 en mobilisant une trentaine (Magnin aux Arcs, Renaud à Collobrières), 2 encore offrant plus de 50 postes chacun (Sofrali du Muy et Sofrali de Vidauban qui, employant plus de 100 personnes, fait figure de géant).

2) Le district dracenois.

Un second groupe à Draguignan pour noyau. On y relève 10 installations employant plus de 10 personnes, 10 encore en mobilisant plus de 20, une en retenant plus de 50, 2 offrant plus de 100 emplois, et un total de près de 1 250 travailleurs. Ce sont les formes de transformation qui l'emportent avec plus de 700 emplois, grâce à l'imprimerie qui anime le plus gros établissement, aux fabriques de chaussures, à la confection [7] plus qu'aux industries alimentaires. Mais la bâtisse suit de près avec 11 entreprises et plus de 500 postes [8]. L'extraction est fort peu de chose : une carrière et 3 hommes.

Autour de Draguignan, 4 communes gravitent, qui lui adressent quotidiennement une poignée de travailleurs et ne disposent sur leur territoire que d'un équipement des plus modeste. La plus importante, Lorgues, n'offre que 175 postes et la seule affaire qui y prenne un peu de relief est une modeste entreprise de terrassement n'employant pas 50 ouvriers [9]. Trans, Le Flayosc et La Molle sont au niveau de Collobrières, de La Garde-Feinet et du Plan de la Tour, parfois plus bas [10] trois installations seulement y donnent du travail à 10 hommes : 1 petite fabrique de chaussures au Flayosc, 1 scierie et 1 conserverie de poisson qui, mobilisant plus de 50 personnes, est la grosse affaire à Trans. Ce sont là des enveloppes quasi vides. Aussi *le poids de Draguignan imprime-t-il sa marque urbaine à tout le groupe. Il reste insuffisant pour lui donner beaucoup de vigueur.* C'est à peine si l'effectif dépasse celui de l'ensemble précédent : 27 emplois dans quelques carrières, 643 dans la bâtisse, 1 104 dans les branches transformatrices aux termes du dernier recensement de l'I.N.S.E.E.; moins de 1 800 au total, pas même ce qu'offrait Hyères (2 073).

3) Les communes rouges des bauxites.

Comme celui des Maures et celui de la dépression périphérique centrale, comme celui de Draguignan, le troisième ensemble est intérieur, mais son ampleur est beaucoup plus considérable. De Rougiers au Cannet et de La Roquebrussanne au Val et à Montfort, c'est une bonne vingtaine de communes qu'il englobe au lieu de 9 et 5.

Les industries alimentaires, le travail du bois, les formes extractives qui se développaient dans les districts précédents n'y manquent pas. Le bâtiment y prend plus de consistance ainsi que la petite mécanique. La Société des Distilleries du Haut Var emploie plus de 20 travailleurs dans son établissement de Carcès et Brignoles a aussi une distillerie du même ordre. La Société des Conserves Gui mobilise un nombre identique d'hommes au Luc. On compte 2 exploitations forestières de plus de 11 et 20 hommes, une menuiserie de plus de 20 encore à Brignoles, une scierie de plus de 10 à Carcès. La Société Sinfluor emploie plus de 10 personnes au Cannet. Carcès a 2 entreprises de maçonnerie, une de travaux publics et une encore de travaux routiers employant chacune plus de 20 personnes. Brignoles en a 2 de même taille, 2 plus petites, 1 plus importante et deux carrières de bonnes dimensions dont une de marbre ainsi que 2 bonnes installations de réparation mécanique faïsant leur part aux machines agricoles. Avec l'appoint d'un peloton fourni d'artisanats on dépasse ainsi largement les effectifs du bâtiment du groupe dracénois (725). Ceux des industries de transformation, par contre, restent inférieure, quelque 800; à peine plus que dans les Maures et le centre du couloir.

(7) Le plus gros établissement dracenois est l'imprimerie Riccobone. Les fabriques de chaussures sont 3. Celles de confection 2. Parmi les installations alimentaires seul un dénatureur d'alcool emploie plus de 10 ouvriers.

(8) La bâtisse compte 1 entreprise de plus de 100 emplois et une autre d'une bonne soixantaine à Draguignan.

(9) Entreprise Sansano.

(10) 144,95 et 39 emplois — I.N.S.E.E. Population active par branches et par communes.

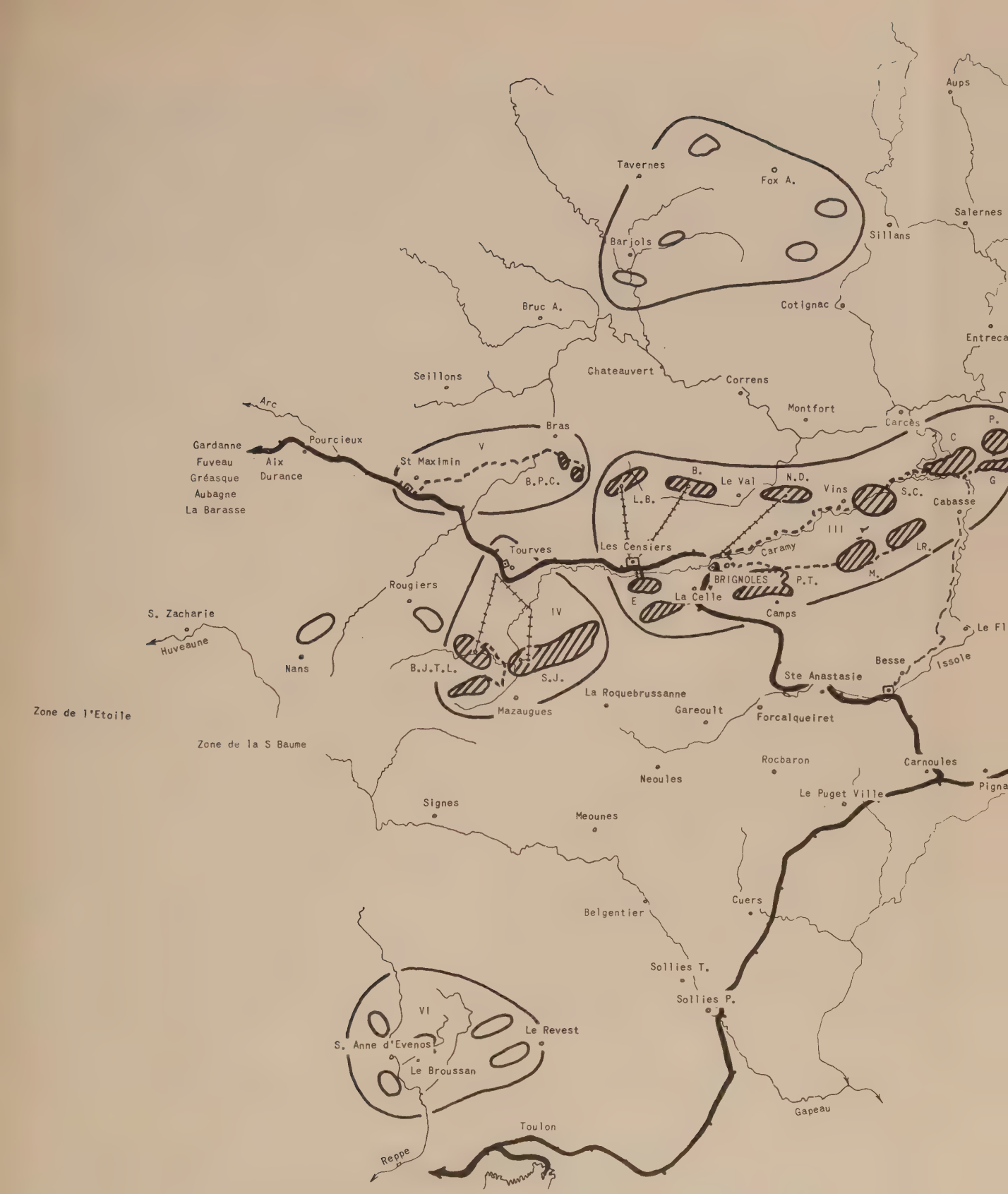


FIG. 13. — *La Bauxite : Gisements et Exploitations.*

Re : le Recou — Ri : Rigoulies — P : Peygros — G : la Gagere — C : Combecave, Viton, D
N.D. : Notre-Dame — B : La Brasque — L.B. : la Bastide — B.P.C. : la Blanche, la Piscine, la C
M : Merzlançon — P.T. : Pelicon, Tombard — E : Engarden — S.J. : St-Julien — B.J.T.L. : la B
Thibauts, Long — I : Groupe Nord Varois — II : Groupe du Luc — III : Groupe de Brignoles
V : Groupe de St-Maximin — VI : Groupe toulonnais.

La grosse affaire c'est alors la bauxite. Mines, minières et carrières s'organisent en 6 groupes dont deux sont en fait négligeables : un groupe nord varois pratiquement abandonné à l'exception d'une toute petite exploitation artisanale, un groupe S. resté au stade de la prospection autour de Sainte Anne d'Evenos et du Broussan. Restent un groupe oriental gravitant autour du Luc, un groupe central ou brignolais, deux groupes occidentaux l'un septentrional, l'autre centré sur Mazaugues.

Longtemps essentiel *le groupe de Luc* qui animait les gares du Cannet des Maures, du Luc et même de Besse a perdu son importance. Quatre de ses mines ont été fermées et il ne s'agit plus que de survivances (11).

Au contraire *le groupe brignolais* qui débute vers Cabasse pour se poursuivre en 2 rangées au N. et au S. du Caramy et de la Nationale 7 est en pleine maturité avec des exploitations nombreuses dont certaines capables d'extraire jusqu'à 200 000 t. padan comme celles du Merlançon, de Pelicon, de Tombarel et surtout d'Engarden.

A l'O. enfin une modeste activité autour de Bras donne quelqu'animation à la gare de St Maximin et surtout *le groupe de Mazaugues* rivalise avec celui de Brignoles avec des mines de taille égale (la Baume St Michel), ou supérieure (Saint Julien).

Il est clair qu'on se trouve en présence d'installations tout autrement outillées que celles du Chiavarais. Dans le groupe brignolais Combecave développe plus de 15 km de galeries, les puits de St Christophe noyés à la libération par 15 jours d'arrêt de pompage faute de courant ont été promptement remis en état, le Merlançon, Pelicon, Tombarel sont des exemples de réaménagement. Le groupe de Mazaugues est le fruit de savantes prospections. La mécanisation et la rationalisation sont évidentes. L'équipement se complète d'ailleurs par un puissant réseau électrique et un réseau de communications non moins important. La mine de la Baume Saint Michel produit son propre courant grâce à une petite centrale installée sur le haut Caramy mais surtout une série de lignes à haute tension amènent l'électricité durancienne dont les mines consomment près de 20 millions de kwh. Un énorme parc de camions relient mines et carrières de Cabasse, de Vins, de Bras à la voie ferrée. Notre-Dame, la Brasque, la Bastide, Engarden, la Baume Saint-Michel et Saint-Julien sont desservies par des téléphériques de grande capacité. A côté des gares de Tourves, de Saint-Maximin et de Brignoles où tapis roulant et « sauterelles » permettent de charger 1 wagon de 10 tonnes en 10 minutes, s'est créée une station spécifique des bauxites aux Censiès, en rase campagne, et la ligne de Toulon-Carnoules à Gardanne, la Barasse, Aix et la Durance est vraiment le chemin de fer des bauxites animé chaque jour par un trafic de quelque 4 000 tonnes.

Dans ces conditions les communes minières ne sont pas les seules à fournir de la main-d'œuvre, elles s'entourent d'une auréole de dortoirs qu'intéressent chaque jour des mouvements pendulaires parfois étoffés. On peut négliger le Flassans, Gonfaron, Nans, Néoules et Forcalqueiret dont les contributions ne dépassent uère la dizaine d'hommes. Mais les contingents s'enflent à Rougiers Montfort, le Roquebrussanne et surtout Carcès où l'on approche de la centaine. Comme nombre d'autres fois sur nos rivages, cependant, ces migrations répondent mal à un schéma élémentaire. Les fermetures d'exploitations, les transferts, les transformations du système de circulation et des transports ont créé une situation embrouillée dont la caractéristique est l'existence de gros réservoirs de main-d'œuvre qui projettent leurs hommes dans plusieurs directions : ainsi Brignoles dont les quelque 500 travailleurs se partagent entre les installations de la rangée Nord, de la rangée Sud et des groupes occidentaux. Le mineur de bauxite est d'ailleurs bien souvent en même temps et partiellement au moins un paysan un peu comme celui de l'ardoise chiavaraise, encore que le dosage diffère, et cela aussi ne contribue pas à simplifier les pulsations du travail. Pratiquement toutes les communes minières fournissent un contingent. Mais il n'est qu'exceptionnellement ajusté aux besoins, à Tourves par exemple où les transports et manutentions absorbent presque entièrement la grosse centaine d'ouvriers. Dans la quasi totalité des cas, il y a manque ou excédent. La plupart des communes minières sont déficitaires, Mazaugues, La Celle, Cabasse, comme Vins ou même Bras pourtant médiocrement gourmande. Elles font alors appel d'une part à Brignoles, d'autre part aux communes dont les exploitations ont cessé de vivre ou déclinent (Le Luc, Le Cannet, Le Thoronet), enfin aux communes dortoirs de la périphérie (Carcès, Montfort, Saint-Maximin, Rougiers, La Roquebrussanne). Ainsi s'effectue un brassage sur une vaste étendue qui constitue un complexe humain très vivant en raison même de sa transformation incessante.

Fait d'installations dispersées mais richement outillées autour desquelles s'organise un tel complexe, le système laisse apparaître des entreprises dont ni les Maures ni le groupe dracénois n'offraient, et de loin, l'équivalent. L'extraction des bauxites n'est guère affaire artisanale ou familiale. L'Union des Bauxites qui

(11) Ont été fermées : la mine du Moulin de Brauch rendue inutilisable par des venues depuis la construction du barrage de Carcès qui alimente Toulon en eau, celle des Codouls à 5 kms au Nord Ouest du Cannet, celle de Roumieu, par épuisement aussi en 1951, celle du Recou enfin qui employait encore 76 ouvriers en 1952 et produisait 100 000 tonnes mais n'avait plus devant elle que 3 ans d'exploitation normale et 2 de production réduite. La carrière du Rigoulier, exploitée à ciel ouvert après des débuts souterrains est elle-même dès ce moment à fin de course après avoir mobilisé sa bonne centaine de travailleurs.

participe à l'exploitation du groupe brignolais, dispose de gisements dans l'Hérault et c'est déjà une société respectable. Il en va de même au Comptoir d'Extraction et de Vente. La Société des Bauxites du Midi à laquelle appartiennent encore des exploitations brignolaises est Franco-Canadienne. La Société des Bauxites de France qui participe à l'exploitation de la Gagère et des gisements de Mazaugues est de dimensions nationales. Tout le reste, relève de la Société d'Electro-Chimie et d'Electro-Métallurgie (Ugine) et de la Société Pechiney dont on sait que la seconde contrôle la première depuis 1929. Bien mieux le trust Pechiney, ancienne Société Alais, Froges et Camargue, qui exploite des gisements dans tous les départements producteurs français, qui a amodié les « Carrières de l'Arboussas », qui est une des très grandes entreprises européennes de la chimie et possède des intérêts dépassant largement le cadre national détient aussi des participations dans les exploitations varoises de l'Union des Bauxites. *Toute l'exploitation des bauxites varoises est sous la dépendance de la grande entreprise intégrée.*

Au total avec quelque 1 200 ouvriers et employés de tous ordres et avec une production de quelque 1 500 000 à 1 700 000 tonnes annuelles de minerai, l'extraction de la bauxite marque d'une empreinte profonde tout l'ensemble qui gravite autour de Brignoles. Jouissant d'une écrasante supériorité par rapport à toutes les autres branches d'activité industrielle elle lui vaut des formes moins étriquées, une structure beaucoup moins lâche, une gamme où l'on compte presque 2 hommes relevant de la mine ou de la carrière pour un maçon et plus de 3 pour 2 ouvriers de l'ensemble des autres branches. Cette dernière proportion souligne d'ailleurs un dernier trait fondamental : remarquablement développée, au point qu'elle représente 80 % de la production française, l'extraction des bauxites varoises ne s'accompagne d'aucune transformation du minerai sur place. Par là s'explique la relative faiblesse des effectifs mobilisés dans les branches transformatrices et la modeste ampleur de leurs productions. Il en résulte aussi que s'il y a une ébauche de complexe il se limite aux aspects humains. Sur le plan fonctionnel les bauxites n'ont pas plus d'importance que les petites mines de spath fluor et de baryte des Maures : tout le minerai s'écoule brut vers l'extérieur, sans même subir un début de traitement, pour une faible part par Toulon (1/10e surtout à destination de la Grande-Bretagne), pour le reste vers les grandes usines de Marseille et Gardanne, des Alpes françaises et d'Europe centrale.

4) Le district littoral.

Le quatrième et dernier groupe varois s'étire tout le long du rivage des Maures et de l'Estérel et dessine une poche englobant la basse vallée de l'Argens jusqu'à Roquebrune dont l'habitat se dédouble pour donner naissance à l'agglomération des Issambres comme Fréjus a poussé un rejet à St-Aygulf.

Le premier de ses caractères est d'amener une *renaissance des activités caractéristiques des Maures avec les mêmes formes et les mêmes structures :* industries alimentaires, travail du liège, mines de spath fluor, de zinc et de cuivre [12]. Un second trait est d'offrir un *prolongement des activités et des formes toulonnaises* avec l'atelier des torpilles de la Marine Nationale qui occupe 600 personnes à St Tropez.

Il y a cependant une profonde originalité dans ce groupe étiré le long des rivages. Elle apparaît accessoirement avec le petit chantier de constructions navales en bois de Saint Tropez, la petite tôlerie de Fréjus (Applications Techniques de la Tôle) et les ateliers des Acieries du Nord spécialisés dans l'entretien, la réparation et la transformation des voitures de chemin de fer, modestes et menacés [13]. Il est plus révélateur d'observer le développement d'une fabrique de tapis et de tissus donnant du travail à près de 50 personnes à Cogolin et que la seule menuiserie qui emploie plus de 10 personnes dans tout le district est pour une bonne part ébénisterie [14]. C'est l'indice que l'intérêt se tourne vers les besoins de la résidence et, de fait, *la bâtisse, les matériaux de construction, les services urbains Eaux, Electricité, Gaz même, s'étoffent à qui mieux mieux.*

Bormes et le Rayol ont chacune une entreprise du bâtiment employant plus de 10 ouvriers, le Puget en a 2 d'effectif double, on en compte 2 de même taille à Cogolin, de même à la Croix Valmer auxquelles s'en ajoute une autre en employant plus de 100, Roquebrune en a 2 à plus de 10 emplois et 2 à plus de 20, le Lavandou 3 et 3 ainsi que Sainte-Maxime et Saint-Tropez, Fréjus 6 et 7, Saint-Raphaël 9 et 5 plus 2 encore offrant chacune plus de 50 emplois.

La carrière de sable de Sainte-Maxime mobilise une quinzaine d'ouvriers, la fabrique d'agglomérés S.A.B.A.C.

(12) Les industries alimentaires du district littoral sont, p. ex., représentées par la fabrique de pâtes de Fréjus, la charcuterie du Puget sur Argens qui mobilisent l'une et l'autre un peu plus de 10 personnes et la distillerie de Pampelonne qui en emploie quelque 25. Trois établissements du liège offrant une quinzaine d'emplois chacun et 6 en offrant plus de 20. — Grimaud et Saint-Raphaël ont chacune une mine de fluor employant respectivement 10 et 20 travailleurs; aux Adrets l'établissement des Mines de Provence en retient plus de 50. — Zinc et cuivre occupent quelque 30 travailleurs à Cogolin pour le compte de la Pennaroya.

(13) *Infra*, IIe partie, Chap. IV, 2.

(14) A Cogolin l'entreprise Laner; la menuiserie Léonetti à Cavalaire.

autant à Fréjus où, par ailleurs, se trouvent 3 tuileries-briquetteries ayant chacune un effectif de plus de 20 hommes et l'établissement Costamagna au Puget se classe dans la catégorie des plus de 100.

L'Electricité de France emploie une douzaine de personnes au Lavandou, autant à Saint-Tropez. La distribution de l'eau en accapare plus du double à Fréjus et à Sainte-Maxime. A Saint-Raphaël, on en dénombre une quinzaine pour le gaz, une trentaine pour les eaux, plus de 150 pour l'électricité. Sur le territoire de Sainte-Maxime une entreprise d'installation et d'entretien de lignes électriques mobilise plus de 60 ouvriers.

La combinaison offre ainsi un ensemble de formes et de structures où la part des grands établissements est plus forte que dans les districts mauresques et dracénois, sans prendre autant d'ampleur que dans le groupe des bauxites, où la gamme des productions s'allonge avec une nette dominante de tout ce qui touche à la construction et à l'urbanisation : à elle seule la bâtisse s'adjuge près de 50 % des travailleurs tandis que l'extraction n'en requiert plus que 3,5, le reste allant à l'ensemble des activités transformatrices — où les installations auxiliaires du bâtiment et la fabrication de matériaux prennent une large place.

C'est enfin sur ce littoral qu'est le plus gros effectif industriel. Par rapport au domaine des bauxites qui, à une près, compte le même nombre de communes, la proportion de celles qui fournissent de 100 à 200 ouvriers est sensiblement la même. Dans les deux cas on n'en relève qu'une consacrant de 500 à 1 000 personnes aux besognes industrielles : Brignoles d'un côté, Saint-Tropez de l'autre. Mais la fréquence des communes à faible contingent est presque de moitié moindre sur les rivages où, d'autre part, Fréjus et Saint-Raphaël fournissent des volumes dont on chercherait en vain l'équivalent dans le district intérieur (1 046 et 1 152) [15]. Finalement le liseré littoral varois rassemble plus de 5 500 travailleurs de l'industrie contre moins de 3 000 pour les communes des bauxites, trois fois plus qu'en offre le district dracénois, quatre fois plus que les Maures et le couloir central.

5) Les caractérisations varoises.

Ainsi constitué, le secteur varois s'affirme comme un domaine où établissements et installations s'éparpillent sans jamais occuper que des surfaces exigues *de sorte que la couverture industrielle n'est guère qu'une loque.* Au-delà de ce premier trait il devient plus difficile de préciser. Plus encore que dans le secteur toulonnais, il faut renoncer aux mesures et l'appréciation est délicate. Comme pour l'arsenal, il est impossible d'assigner une valeur productive comparable à celles de l'industrie privée à l'atelier des torpilles de Saint-Tropez. L'extrême dispersion structurale, l'abondance d'entreprises échappant aux questionnaires de l'I.N.S.E.E. ajoutent une incertitude supplémentaire. Les conditions dans lesquelles s'opère l'exploitation des bauxites ne permettent de connaître que les volumes d'affaires des entreprises se bornant à extraire et à revendre et dont le rôle est précisément mineur; pour Pechiney-Ugine qui utilise ailleurs le minerai, comme pour les grandes structures d'intégration des rivages ligures, tout se fond dans des comptabilités échappant au département et où se mêlent les résultats d'opérations mal comparables [16]. Ces réserves faites, le secteur varois laisse incontestablement apparaître 4 caractères qui vont de pair avec ce qu'enseignait l'observation de sa couverture.

D'abord les petites et très petites installations y sont de règle ainsi que les petites et très petites affaires. C'est à peine si un établissement, celui des torpilles, et une entreprise minière emploient plus de 500 personnes. Les installations en mobilisant de 100 à 500 ne sont qu'une dizaine. On n'en compte encore que le double dont l'effectif se situe entre 50 et 100. Plus de 150 par contre utilisent de 10 à 50 travailleurs, cinq fois plus, et au-dessous grouillent une foule d'artisanats, plus de 2 000. D'autre part, les installations à plus de 500 ouvriers ne mobilisent pas 10 % de l'effectif total, les installations en employant de 500 à 1 000 n'en rassemblent pas 15 % tandis que les petites et minuscules en absorbent plus de 75. Enfin, Marine Nationale et Sociétés des bauxites n'emploient à elles toutes pas plus de 25 % du personnel global, dont 7 % pour la première. Faute de grands établissements comme ceux de la F.I.T. et des « Cantieri del Tirreno » le secteur varois voit plus encore triompher les éléments morphologiques et structuraux mineurs que le Chiavarais. Il semble bien cependant que les artisanats employant très peu d'hommes (moins de 5) y soient en proportion inférieure et il est certain que les affaires et installations en utilisant de 10 à 50 y tiennent plus de place. Enfin, l'entreprise d'Etat y est représentée, ce qui n'était pas le cas dans le levant ligure.

(15) Parmi les communes des bauxites, 53 % ont moins de 100 travailleurs industriels, 27 % en ont de 100 à 200, 13 % de 200 à 500, seule Brignoles en a davantage : 973. Sur les rivages des Maures, le Bas Argens, l'Estérel, les pourcentages sont respectivement de 30, 25, 24, 7 et 14 % des communes ont plus de 100 emplois industriels. — I.N.S.E.E. : Population active par branches et par communes.

(16) Tout ce qu'on peut tenter c'est une évaluation de la valeur financière des tonnages extraits sur la base des prix pratiqués par les organismes de vente. Pas question d'atteindre aux amortissements et investissements à long terme. La masse des salaires est déjà difficile à estimer. Il y a d'ailleurs une part d'artificiel dans l'acceptation d'un prix pour un produit qui n'est pas mis sur le marché. Les grandes entreprises industrielles d'intégration posent ainsi curieusement des problèmes de même nature que certaines exploitations agricoles.

GRANDES ET PETITES ENTREPRISES VAROISES

	Employant de ... à ... personnes					
	10-20	21-50	51-100	101-200	201-500	501-1 000
Extraction	8	4	5	2	1	1
Alimentation	5	2	2			
Cuirs		3				
Textiles		1				
Habillement	1	1				
Bois-Liège	7	8	4	1		
Papier Polyge.	1		1			
Métallurgie						
Mécanique	2	3	1			1
Telluriques	1	4		1		
Chimie						
Bâtiment T.P.	49	45	6	1		
Eau, Gaz, Electricité	6	5	1	1		

Second trait, la gamme des productions varoises est sans grand relief. Compte tenu de la forte production des communes rouges, il ne fait aucun doute que l'activité minière (où spath, fluor, baryte et zinc réalisent un volume d'affaires de l'ordre du milliard en 1960-1962) et la bâtisse l'emportent. La mécanique, le bois, surtout grâce au liège (61 installations de plaques et bouchonnages divers), l'eau, le gaz et l'électricité qui ne fournit la mine qu'à très bas prix suivent. Les industries agricoles et alimentaires ne viennent que plus loin avec les activités telluriques. Papier, arts graphiques, habillement et textiles ne forment plus qu'un peloton de queue à peine précédés par le travail du cuir, malgré les quelques fabriques de chaussures dracénoises, et la chimie brille par une quasi absence. L'équilibre est ainsi plus marqué encore que dans le Chiavarais où mécanique et métallurgie tenaient une place de choix. Le classement est différent et les lacunes un peu moins criantes, chimie exceptée, qui décidemment ne trouve nulle part dans le Var, un climat favorable. Les cuirs, en dépit de leur faiblesse sont moins anémiques dans le secteur français que dans l'italien, le bâtiment et la mine surtout prennent beaucoup plus d'importance tandis qu'il en va à l'inverse pour les activités alimentaires et agricoles, les textiles et l'habillement. Il n'y a d'ailleurs pas que des différences de degré; sur un plan plus général *le secteur varois manifeste une préférence plus accusée pour les formes élémentaires.* Le cas du bois travaillé jusqu'au meuble dans le Chiavarais, limité aux fabrications simples sinon grossières des caisses et du liège en pays varois en fournirait une dernière preuve.

Troisième caractéristique, *tandis que se manifeste le même manque de relations fonctionnelles entre les diverses branches que dans le Chiavarais, le secteur varois reste de très faible puissance.* Quelque 1 300 travailleurs dans la partie interne des Maures et la portion centrale de leur couloir périphérique, 1 800 dans le district dracénois, à peu près 3 000 pour les communes des bauxites, 200 dans la zone fort démunie de Méounes-Besse, un peu plus de 5 500 sur les rivages des Maures, le bas Argens et l'Estérel ne composent qu'une faible troupe d'une douzaine de mille personnes affectées aux besognes industrielles. Avec une consommation énergétique de l'ordre de 35 à 40 millions de kwh annuels, la valeur globale est du sixième de ce qu'offraient les secteurs toulonnais et spezin. C'est à peu près exactement ce dont disposait le secteur Chiavarais avec un peu plus d'hommes et un peu moins de force mécanique et si la mine procure au Var un produit décuple de celui de la mine chiavaraise, l'infériorité mécanique du secteur français laisse un vide sensible même si quelques compensations s'opèrent par ailleurs de telle sorte qu'en fin de compte le secteur italien l'emporte encore sur le plan des volumes d'affaires.

CONCLUSION : DEUX SECTEURS HOMOLOGUES ET NON SEMBLABLES

Var et Chiavarais se caractérisent l'un et l'autre par un fond d'industries mineures où apparaissent des lacunes et prévalent les petits établissements, les instalations minuscules, les entreprises étriquées. L'un comme l'autre offrent aussi cette particularité de posséder non pas même un seul mais plusieurs districts miniers dont l'activité revêt une importance débordant largement le cadre régional, puisque le Var fournit les 4/5^{e} de la

bauxite produite en France et le Chiavarais les $9/10^{e}$ des ardoises et la quasi totalité du manganèse extraits du sol italien. Nulle part cependant n'apparaît un complexe minier. Rien de comparable même à la champignonnière industrielle de Gardanne avec sa grosse centrale fournissant 1 milliard de kwh, son usine d'alumine produisant plus de 250 000 tonnes annuelles, la fabrique de chaux et ciments de la Malle toute proche encore. Les productions minières du Var et du Chiavarais semblent être atteintes d'un vertige d'émigration. Seule une petite part en est travaillée sur place, les ardoises, le fluor, la baryte. Dans les deux cas encore, ces districts miniers sont internes ou sublittoraux et les rivages sont les lieux d'industrialisation essentiels. Conséquences ou corrélations, les surfaces industrielles sont menues et éparses, chaque forme d'activité travaille pour son propre compte sans grand souci des voisines; emploi, force mécanique et volumes d'affaires restent exigus. La couverture industrielle est surtout riche de trous. Il n'y a guère de relations fonctionnelles que fondées sur des migrations spasmodiques de main-d'œuvre. En dépit de plus d'ampleur spatiale, la puissance globale est six fois moindre que dans le plus faible des secteurs précédents.

Dans ce cadre commun chacun des deux secteurs affirme toutefois sa propre personnalité. En Chiavarais, les petites entreprises et les menus métiers font la plus belle part aux productions agricoles et alimentaires, au meuble, au travail et à la confection des étoffes à la main et avec un outillage des plus restreints. La mine même est dominée par l'entreprise familiale et l'ouvrier reste souvent aussi paysan. Les grandes entreprises sont privées. Ce sont des installations métallurgiques et mécaniques ou mécaniques et navales qu'elles ont implantés et elles entretiennent un volume d'affaires de quelqu'importance en même temps qu'elles réduisent la part d'emploi revenant aux éléments mineurs.

Dans le Var il y a plus de diversité d'un district à l'autre parmi les activités mineures. L'exploitation forestière, la caisserie, le travail du liège l'emportent sur les textiles et l'habillement tandis que la papeterie, les arts graphiques, le cuir sont moins effacés. Tout ce qui touche à la bâtisse prend, grâce au littoral, une importance qu'elle était loin de revêtir dans le Chiavarais. L'industrie navale est exsangue, la mécanique n'est plus guère soutenue que par la Marine, c'est à la mine dont les tonnages se font massifs que s'intéresse la grande entreprise. Moins de contrastes entre les productions. Les effets combinés de l'entreprise nationale, de la grande et de la petite initiative privée dans un climat où l'emportent les formes modestes mais non plus microscopiques.

CHAPITRE V

LE SECTEUR DES RIVIÉRAS

Entre Estérel et Finalais, le secteur des Rivieras occidentales s'inscrit mal dans la courbe dégressive que l'on suit depuis Gênes. Nulle part ne s'y affirme un paysage minier comparable à ceux de Brignoles ou du Val Graveglia, voire de la Fontanabuona. Aucun non plus de ces puissants établissements sidérurgiques, mécaniques, chimiques ou textiles qu'offraient les domaines gênois, savonais, spezin et toulonnais. Pourtant l'énergie mise en œuvre, les effectifs mobilisés — quelque 180 millions de kwh, 87 000 travailleurs — sont gros et la puissance globale, confirmée par les volumes d'affaires traitées, s'établit un dixième au-dessus de celle du savonais [1].

L'opposition ne s'explique que partiellement par l'ampleur du secteur. En avant des zones de pénurie il occupe bien à peu près 1 250 km², c'est quand même un peu moins que le Var intérieur et oriental dont la puissance est 24 fois moindre et une fois et demi seulement l'espace savonais. Il est plus décisif que pour une puissance de même ordre ce dernier ne mobilise que trois fois moins d'hommes et que, corrélativement, la force motrice équipés y soit de beaucoup supérieure. L'industrie des Rivieras s'étire et s'éparpille sans doute sur une longue frange littorale, elle revêt assurément des formes particulières.

Le groupe monégasque offre une première combinaison de ces caractères; il laisse d'autre part percevoir l'individualisation de deux compartiments, l'un à l'Ouest, l'autre à l'Est.

I. — LE GROUPE MONÉGASQUE

1) Le paysage et l'emploi industriels.

A Monaco le quartier de Fontvieille est dominé par les bâtiments de la Laiterie, de la Brasserie, d'une chocolaterie, d'une minoterie et de la fabrique de pâtes Princess à la fois assises sur des surfaces honorables et accumulant volontiers les étages. Autour de ces pièces maîtresses gravitent des ateliers mécaniques, de matières plastiques et même de chimie si bien que l'industrie aspire sur cet ensemble près de 1 800 travailleurs. Sur le quai Antoine quatre immeubles neufs de 4 à 5 étages sont exclusivement consacrés au travail des métaux, à la chimie et aux plastiques et bien qu'il n'offre guère plus de 700 emplois c'est là un second foyer industriel. Au Nord de l'agglomération, le quartier de la gare, des Revoires, des Carmélites, des Moneghetti et même une partie de Monte-Carlo dispersent au milieu des immeubles d'habitation assez d'entreprises du bâtiment, de la chimie et du travail des étoffes pour mobiliser des effectifs de près d'un tiers supérieurs à ceux de Fontvieille.

(1) Pour les Alpes-Maritimes, I.N.S.E.E., Population active par communes et par branches d'activité et (1) : 1962 tabl. 103, 311, 312; 1954 et 1956 tabl. 50. Pour Monaco : au 1er janvier 1963 les Services de la Main-d'Œuvre de la Principauté dénombrent 7 023 salariés de l'industrie — Pour ce que nous avons appelé par commodité le Ponant ligure, province d'Imperia et Ouest de la province de Savone : (20), (21) (6) Vol. VI. — Pour le calcul de la puissance industrielle Supra : Chap. I. III. 3.

Monte-Carlo où l'emportent le bâtiment et l'habillement fournit encore plus d'un millier de postes et la Condamine où apparaissent les activités polygraphiques plus de 500 [2].

Le groupe monégasque emploie ainsi plus de 7 000 personnes et ne peut satisfaire ses besoins de main-d'œuvre qu'en faisant largement appel aux communes voisines de Cannes jusque bien au-delà de San Remo [3]. On estime d'autre part à quelque 800 millions de Frs le volume d'affaires traitées par les entreprises industrielles monégasques. Il s'agit donc d'un noyau consistant [4]. C'est cependant moins que ne déclare le seul établissement Oscar Sinigaglia et la marque imprimée au paysage est trop légère pour que la puissance productive soit, même relativement, comparable à celle des grands foyers ligures et toulonnais. De fait, les formes et les structures sont tout autres.

2) Une gamme courte d'industries légères.

VOLUME D'AFFAIRES DES BRANCHES INDUSTRIELLES DANS LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO.
(En % du total industriel 1962).

Chimie	28.5
Bâtiment	19.2
Mécanique	12.3
Textiles, Confection	7.8
Industries diverses	7.1
Industries polygraphiques	7.
Alimentation	5.6
Précision	4.8
Eau, Gaz, Electricité	3.6
Boissons	2.3
Cuirs et Chaussures	1.1
Bois et meuble	0.5

EMPLOI PAR BRANCHES INDUSTRIELLES DANS LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO.
(En % du total industriel 1962).

Bâtiment	28.7
Travail des Métaux	17.1
Travail des étoffes	14.6
Chimie	14.5
Alimentation	9.8
Industries polygraphiques	5.1
Industries diverses	4.6
Cuirs et chaussures	2.6
Eau, Gaz, Electricité	2.2
Bois et meuble	0.8

Encore que les classements des Services Fiscaux et ceux des Services de la Main-d'Œuvre ne coïncident pas exactement et que certaines disparités entre les pourcentages du volume global d'affaires et la part d'emploi posent une question, le classement des branches ne fait pas de doute. Viennent en tête *la chimie* où dominent en fait la pharmacie, les produits de beauté, le travail des matières plastiques, *le bâtiment* où les matériaux de construction ne tiennent qu'une place négligeable, *les industries des métaux* qui font une large part à l'entretien des véhicules, à la construction mécanique et à la précision, *l'habillement* où la confection et la

(2) Au début de 1963 les services de la main-d'œuvre de la Principauté dénombrent 2 387 salariés de l'industrie dans les quartiers N, 1 725 à Fontvieille, 1 098 à Monte-Carlo, 720 au port, 521 à la Condamine.

(3) On l'a dit en soulignant l'importance des mouvements migratoires (138) IV[e] partie notamment p. 138. En janvier 1963 il en vient 2 370 des communes limitrophes, 1 228 des communes plus éloignées des Alpes-Maritimes et 1 699 de la province d'Imperia qui débarquent chaque matin par le « train des hommes d'affaires » ainsi baptisé parce que chacun en descend une serviette à la main ou un porte-documents sous le bras — mais c'est le casse-croûte de midi qui les bourre.

(4) En 1962 : 770 millions de frs. — Les services fiscaux de la Principauté procèdent à un rassemblement des chiffres d'affaires déclarés chaque fin de trimestre puis en fin d'année notamment pour permettre le partage des recettes fiscales avec la France. *Infra* : III[e] partie chap. II, II.

bonneterie s'assurent une forte supériorité, *les industries alimentaires* qui doivent leur importance à la chocolaterie, aux pâtes alimentaires et à la conserverie [5]. Ensemble 80,5 % du total des ventes et 84,7 % de l'emploi industriels. *Les industries polygraphiques* tiennent ensuite une place non négligeable grâce à l'édition qui réalise pour près de 20 millions de Frs d'affaires et à l'imprimerie qui en facture plus de 6. Au-delà, l'eau, le gaz, l'électricité totalisent encore des volumes d'affaires qui retiennent l'attention mais tout le reste devient mineur dans une extrême dispersion d'où émergent à peine une petite industrie navale, le bois et le meuble, surtout la bijouterie-orfèvrerie qui facturent respectivement 168 000, 642 000 et plus de 2 000 000 de francs dans le dernier trimestre 1962 [6]. Totalement dépourvue de formes lourdes et de productions de base la gamme monégasque apparaît ainsi assez courte. Elle n'offre pas de branche jouissant d'une écrasante supériorité. de l'une à l'autre de ses composantes les liens fonctionnels sont laches. C'est plutôt dans une tonalité de luxe qu'il faudrait chercher une dominante et dans une clientèle fortunée une base commune.

3) Production, commercialisation et comptabilisation.

On ne saurait dans ces conditions s'attendre à d'importants trafics industriels; ils apparaissent toutefois véritablement bien modestes. La laiterie se fournit pour 40 % dans les vallées des préalpes niçoises et notamment dans la coupe de Sospel, pour le reste dans les bassins laitiers lyonnais et toulousain. La brasserie s'approvisionne en malts de Haute-Loire, d'Indre, du Loiret, en houblons d'Alsace et surtout d'Allemagne et de Tchécoslovaquie, en sucres de Marseille, en charbon de Gardanne. La conserverie consacrée surtout à l'anchois importe d'Algérie, du Maroc, d'Espagne. De même si l'on excepte la bâtisse, les ventes se développent largement : dans tout l'Est des Alpes-Maritimes et jusqu'à la moitié orientale du Var pour le lait, de Menton à Marseille pour la bière et si la chocolaterie courante ne dépasse pas la zone méditerranéenne, les chocolats, de qualité, se répandent dans la région parisienne, l'Amérique, la Grande-Bretagne, le proche Orient et l'Afrique d'expression française, les conserves, les produits pharmaceutiques et de beauté dans la France entière. L'industrie monégasque est ainsi à la base de 85 % des achats extérieurs de la Principauté et alimente les 2/3 de ses exportations en valeur [7].

Il n'arrive cependant en gare qu'un peu moins de 27 000 tonnes et il n'en repart pas 5 000. Sans doute faudrait-il y ajouter le transport routier. La correction serait toutefois sans doute moindre qu'on ne pourrait le croire à première vue, et, tout compte fait, le trafic industriel monégasque reste faible et mal proportionné au volume d'affaires des entreprises [8].

C'est que l'édifice industriel monégasque fait une large part aux organes purement commerciaux et comptables, aux sièges sociaux et aux bureaux dépourvus d'accompagnement producteur. La Monégasque d'Electricité et la Monégasque du Gaz qui déclarent pour quelque 300 millions d'affaires se bornent à distribuer, l'une à partir du poste de Beausoleil, l'autre à partir de l'usine de Nice reliée par feeder. Douze entreprises simplement fournisseuses de matériaux de construction importés sont incluses dans la liste des affaires de bâtisse et travaux publics et réalisent plus de 26 % du chiffre d'affaires de la branche [9].

(5) Les produits pharmaceutiques participent pour 35,3 % au chiffre d'affaires total de la Chimie, les produits de beauté pour 32, les plastiques pour 18 — Les matériaux de construction ne fournissent pas 4 % du volume d'affaires de la bâtisse. La mécanique générale s'assure plus de 16 % du total des affaires consacrées aux métaux, la construction mécanique près de 30, la mécanique de précision plus de 14 — Quelque 55 % des ventes de l'habillement proviennent de la confection, 20 encore de la bonneterie — Dans les ventes de la branche alimentation on a plus de 30 % venant de la chocolaterie-biscuiterie, plus de 23 % pour les pâtes, près de 23 pour la conserverie. — Services Fiscaux.

(6) Services Fiscaux.

(7) En 1961, le montant total des importations s'est élevé à 80 897 000 F. dont 69 838 000 pour l'industrie. Pour la même année sur un volume total de 337 595 000 de Frs de ventes à l'extérieur, 225 418 000 sont le fait d'entreprises industrielles qui n'ont réalisé d'autre part que pour moins de 98 millions de F. de ventes en Principauté. Services Fiscaux.

(8) S.N.C.F. — Près de 70 % des tonnages-wagons, tant à l'arrivée qu'au départ, sont constitués par des produits lourds comme il est normal. Aux arrivées : Farines, fruits, malt : 17 %; Lait et denrées périssables 16 %, combustibles minéraux 13 %, matériaux de construction 22 %, machines et produits métalliques 11 %. Aux départs : boissons 23 %, emballages vides 14 %, produits métallurgiques et surtout ferrailles à destination de l'Italie 27, produits chimiques et surtout cires et lessives 3,5 %.

Il n'est pas sûr, toutefois, que le camion assure une aussi forte part de l'approvisionnement comme de la distribution des produits légers et chers qu'on pourrait l'imaginer : 1° les quelque 5 000 tonnes expédiées annuellement par fer comportent une large quarantaine de mille petits colis et une bonne dizaine de mille colis de détail : ensemble 1 800 tonnes de produits de valeur, un gros tiers du total; 2° les ferrailles et les emballages vides tiennent une grande place dans les expéditions wagons, spécialement ces derniers qui constituent une part importante de ce que recouvre la rubrique boissons.

(9) Au demeurant ce n'est un secret pour personne qu'il existe des sociétés industrielles monégasques qui ne sont que des prête-noms. La grande presse a fait ouvertement état, à propos de la pharmacie, du procédé qui consiste pour une fabrique française à opérer ses ventes par l'intermédiaire d'une société installée en Principauté. Le système consiste « pour un fabricant de produits pharmaceutiques français à verser des « royalties » à une société monégasque simplement titulaire du brevet (en réalité mis au point par un fabricant français) ». — *Le Monde* 1er et 2 juillet 1962.

4) **Emiettement structural et isolement.**

Il en résulte que si l'on voit apparaître de très grosses raisons sociales comme l'Energol S.A. ou l'Impresit appuyées sur des capitaux considérables, il n'est guère d'entreprise mobilisant d'importants contingents de main-d'œuvre et encore moins d'établissements comparables à ceux dont les secteurs de ligurie centrale ou même des marges spezine et toulonnaise offraient l'exemple [10]. Plus de 800 entreprises se partagent l'activité industrielle monégasque mais 4 seulement offrent plus de 150 emplois, 9 de 100 à 150; 69 de 20 à 100; 210 emploient de 1 à 5 personnes, 400 fonctionnent avec un unique artisan [11].

Dernière caractéristique, le foyer monégasque est implanté au centre d'une aire d'équipement dépressionnaire particulièrement accusée. Eze consacre 69 de ses hommes au bâtiment et aux travaux publics et une trentaine à divers artisanats mais ni une installation ni même une entreprise n'y dépassent le stade élémentaire. Beausoleil compte plus de 1 500 ouvriers, le Cap d'Ail près de 550, la Turbie à peu près 130, Roquebrune plus de 500 mais c'est à peine si l'on dénombre une entreprise mobilisant plus de 50 travailleurs pour ces 4 communes [12]. A Menton 8 entreprises du bâtiment emploient de 10 à 20 personnes, 6 autres en retiennent de 20 à 50, et une encore plus de 100; la Compagnie des Eaux et l'E.D.F. fournissent de leur côté plus de 120 emplois. En dehors de la bâtisse et des services urbains on ne relève plus, toutefois, que 2 affaires bien modestes : une fabrique de seringues et un atelier de statuettes de piété qui n'assurent pas 35 postes à eux deux [13].

Par l'association sans grand lien technique d'une forte masse de minuscules artisanats domestiques, de services urbains, de fabrications alimentaires, d'une bâtisse étoffée, d'entreprises vouées à des produits élaborés et de haute valeur capables d'atteindre des marchés lointains, par la place inusitée qu'il fait aux organes de commercialisation et de gestion, par son isolement au milieu de communes se bornant à l'alimenter en main-d'œuvre, le groupe monégasque témoigne bien d'un nouveau climat industriel. L'inégale attraction qu'exerce ce petit foyer vers l'Est et vers l'Ouest est l'indice de vigueurs et de tonalités différentes.

II. — LE PONANT LIGURE

A l'Est de la frontière française, le ponant ligure ne consacre que faibles étendues aux établissements et aux installations industrielles fixes et ces surfaces limitées se dispersent largement laissant entre elles des intervalles mal équipés. Les communes de ces intervalles ne fournissent, en outre, que des quantités modestes de bras. On a ainsi pratiquement affaire à une série de 6 petits groupes jointifs mais indépendants et qui ont chacun sa nuance.

1) **La couverture industrielle : une juxtaposition de groupes limités.**

Tout à l'Est, au contact du Finalais, un premier groupe tente de s'organiser *autour d'Albenga*. Avec ses 3 tours, 2 carrées et 1 pointue, la ville n'offre guère d'aspect industriel. Pourtant elle ne manque pas de petits ateliers et de fabriques qui prennent sur ses marges une certaine ampleur : c'est le cas notamment pour les Fornaci Figli Morandi qui disposent plusieurs alignements de nefs couvertes à double pente perpendiculairement à la route de Ceriale ou des ateliers de la Ligure Lavorazione Lata. Plus de 320 installations mobilisant à peu près 1 150 personnes et pas loin de 1 500 H.P., y entretiennent une gamme complète d'activités où le bois vient en tête avec quelque 200 emplois suivi de près par la bâtisse, d'un peu plus loin par la mécanique, les productions telluriques, l'habillement, les industries alimentaires et la métallurgie même, sous la forme de fonderie de seconde fusion, ne fait pas défaut.

(10) L'Impresit est une « émanation » de la F.I.A.T. associé à des groupes financiers européens. Elle a pris en charge les travaux d'aménagement de la voie ferrée en tunnel et de terre pleins gagnés sur la mer mais ils sont effectivement exécutés par une entreprise de travaux publics niçoise. *Infra* III[e] partie, chap. II.

(11) 401 entreprises ne cotisent pas à la caisse de compensation des Services Sociaux dont plus de 230 du bâtiment. — 819 entreprises sont soumises à l'impôt.

(12) Beausoleil est la moins défavorisée : 2 établissements employant plus de 10 personnes (Elisabeth-Lucienne couture — Auto-Riviera garage), 3 en employant plus de 20 (E.D.F., 2 blanchisseries-teintureries) et l'unique installation de plus de 50 (Ateliers mécaniques Mathin). Roquebrune est déjà moins pourvue : une installation E.D.F. exiguë, 5 artisans et une entreprise de 30 ouvriers dans le bâtiment. Le Cap d'Ail se situe encore 1 cran plus bas; 1 atelier photographique de moins de 20 emplois et une teinturerie un peu plus étoffée. A la Turbie c'est la misère : pas une entreprise de 10 emplois.

(13) A Menton l'entreprise Thorrand mobilise plus de 100 personnes mais le siège est parisien.

Autour de ce noyau, le niveau baisse brusquement. Ceriale consacre encore de petits effectifs au bois, aux industries alimentaires; on est toutefois déjà descendu autour de la quinzaine pour l'habillement, la mécanique, la bâtisse et la plupart des cheminées qui se dressent dans la campagne témoignent simplement du chauffage des serres : au total guère plus d'une soixantaine de petites installations, pas 230 ouvriers et 120 H.P. Cisano dispose de plus de force motrice installée (plus de 160 H.P.) mais ses effectifs sont bien maigres 51 travailleurs, et, en dehors du bois et de l'habillement, rien ne vaut d'être retenu. Zuccarello et Ortovero ne se signalent guère l'un que par quelque activité dans les industries alimentaires, l'autre par de petites scieries; dans le meilleur des cas, on ne dispose pas de 100 H.P. et de 40 ouvriers. Villanova d'Albenga a, grâce à ces deux productions, à peu près autant d'emplois mais elle ne dispose que d'une vingtaine de H.P. Tout cela relève au fond de la zone de pénurie et offre surtout l'intérêt d'envoyer vers Albenga quelques poignées de travailleurs, Villanova surtout qui héberge une cinquantaine de migrants pendulaires.

Le second groupe a pour foyer principal *Alassio* qui emploie près de 900 personnes et un bon millier de H.P. dans 225 ateliers, établissements et chantiers, surtout dans la bâtisse, l'habillement, le bois, la mécanique et les industries agricoles et alimentaires, encore que d'autres formes n'y soient pas négligeables : les arts graphiques notamment [14]. Lui faisant suite, Laigueglia, n'est un peu animée que par le bâtiment; elle lui doit le plus clair de sa cinquantaine de petites installations et entreprises qui n'utilisent toutefois qu'un nombre égal de H.P. Cervo est pire avec moins de 50 travailleurs et une puissance installée infime. Il faut aller jusqu'à Andora et San Bartolomeo del Cervo pour retrouver un peu plus d'animation. Dans la commune intérieure, bois, alimentation et habillement reprennent assez de force pour que l'effectif remonte nettement, au voisinage de 150, et pour exiger plus de 100 H.P. Dans la commune littorale, les fabrications telluriques avec un établissement de 45 emplois s'enflent assez, à côté du bois et de l'habillement, pour qu'on approche de la centaine d'ouvriers et des 200 H.P. Au total, cependant, un éparpillement plus grand que dans le groupe précédent et toujours des mouvements pendulaires modestes.

Un troisième groupe est constitué par les 2 communes limitrophes de *Diano Marina* et de Diano Castello. La première doit ses quelque 300 ouvriers, ses 250 H.P. et sa centaine d'installations avant tout à la bâtisse, à l'habillement et à la mécanique, plus accessoirement aux productions alimentaires; elles en font même un petit centre d'appel alimenté par la seconde dont les 171 ouvriers ne sauraient trouver un emploi dans la vingtaine d'installations locales : seule une fabrique de carrelages revêt quelque importance.

Après les deux groupes anémiques d'Alassio et de Diano, *Imperia* apporte un souffle plus vigoureux. A Oneille, le port est dominé par les sérieux bâtiments de la fabrique Agnesi et les installations Berio. Dans la ville fleurissent les artisanats. Derrière la gare, surtout, s'étale une vaste surface couverte d'établissements et d'entrepôts. A Port Maurice, les quais comportent encore des établissements valables sinon d'ampleur et en nombre comparables à ceux d'Oneille et la ville haute est peuplée d'artisanats.

Les deux agglomérations jumelles disposent ainsi de 524 installations industrielles parmi lesquelles une fabrique de pâtes alimentaires de 450 emplois, une minoterie de 33, 15 huileries dont 3 de bonne taille, deux fabriques de produits de beauté et d'essences aromatiques, une fabrique de chaux et liants, une savonnerie, un bel atelier de chromolithographie sur fer blanc, une sérieuse fabrique d'emballages en fer blanc, une usine à gaz tandis que dans le domaine de l'extraction une succursale de la Fratelli Ghigliazza mobilise une vingtaine d'ouvriers [15]. Aussi approche-t-on de 4 000 emplois et de 12 000 H.P. équipés, presque le quadruple de l'effectif albengais et dix fois plus de H.P.

L'entourage pourtant ne vaut pas mieux que dans les cas précédents. Pontedassio n'a de valable que de petites entreprises alimentaires. Cipressa est plus mal lotie. Riva Ligure et San Stefano qui, rassemblées, forment ce qu'on trouve de mieux, ne totalisent guère plus de 40 entreprises, pas 120 hommes et 300 H.P. Les communes qui ceinturent Imperia n'ont, comme celles qui encerclent Albenga, que le mérite de fournir quelques bras et au total, il en part davantage vers l'Ouest. Il y a d'ailleurs là un phénomène général et cette sorte de jeu de remplacement de l'ouvrier du littoral cherchant de l'embauche au-delà de Vintimille par l'homme de l'intérieur et l'immigrant ne fait que prendre de l'ampleur à mesure qu'on se rapproche de la frontière.

Le mince lien de Riva et de San Stefano établit le contact avec le 5e groupe de la série que l'on pourrait appeler *San Remasque*. C'est en effet San Remo qui en est le foyer. Deux entreprises seulement s'y étoffent un peu, l'Italgas qui y dispose d'un établissement occupant 44 personnes, l'Edilizia Nuova San Remo au capital

(14) C'est à Alassio qu'est imprimée la revue de la Chambre de Commerce de Savone.

(15) La fabrique de pâtes alimentaires est celle de la Agnesi e Figli. La minoterie relève de l'Esercizio Molini de Gênes. Les établissements du Gruppo Oleario Novaro e C. (293 emplois), de la Fratelli Berio (176), de la Pietro Isnardi (94), de la Raffinazione Oli (49), de la Soc. Anon. Raffineria Italiana Oli (49 encore) sont les plus importants pour l'huilerie; ceux de la Flli Romano et de la Flli Angelo e G. Baretti n'emploient plus que 21 et 15 personnes. Pour les essences aromatiques et les produits de beauté : l'établissement A. Niggi e C. et celui de la Essenze Materie Aromatiche, 40 et 26 emplois. L'atelier de chromolithographie sur emballages métalliques D. Renzetti e C. mobilise 156 personnes, la fabrique d'emballages en fer blanc Solerzia 96, l'usine à gaz 22. — Chambre de Commerce d'Imperia.

de 80 millions de Lires et qui déclarait en 1960, 54 millions de chiffre d'affaires, et la puissance équipée reste à peine supérieure à celle d'Albenga [16]. Mais le recensement de 1961 y dénombrait 768 installations ou établisesments, le bâtiment y mobilise à lui seul plus de travailleurs que toutes les entreprises d'Alassio réunies, presqu'autant que toutes celles d'Albenga, l'habillement (où des affaires comme la Josephine e Mina donnent du travail à une armée d'ouvrières) s'en adjuge à peine moins, la mécanique, le bois et les meubles, l'eau, le gaz, l'électricité, les produits alimentaires entretiennent encore des effectifs honorables et, à l'exception de la métallurgie, toutes les branches sont représentées. Aussi approche-t-on du volume d'emploi d'Imperia : 3 227 personnes contre 3 963 aux termes du recensement qui néglige la plupart des travailleuses à domicile.

D'autre part, le château fort San Remasque est flanqué de bastions non négligeables. Il ne s'agit pas d'Ospedaletti où bâtiment, habillement et bois ne mobilisent pas 50 personnes chacun et où le reste est négligeable si bien que l'industrie n'y est représentée que par moins de 60 artisanats, quelque 150 hommes et pas 50 H.P. Mais Bordighera offre déjà mieux : 185 installations et près de 1 000 travailleurs surtout affectés au bâtiment, au travail de bois [17], à la mécanique automobile et à la mode ou à la confection. Surtout Taggia ajoute à ces formes une petite centrale électrique au confluent de l'Argentina et de la Carpesina et un bon développement des fabrications de matériaux de construction tandis que l'huilerie d'Imperia y vient jeter un dernier éclat [18]. Avec encore près de 200 installations mineures, c'est de quoi occuper plus de 1 100 personnes servies par un bon millier de H.P. Aucune des communes périphériques, en revanche, ne participe sensiblement à cette activité : ni Pompeiana ni Castellaro, Badalucco, Ceriana, Perinaldo, Seborga ou Vallebona n'esquissent un geste sensible pour s'y intégrer. Il n'en va pas autrement dans le dernier groupe qui gravite autour de *Vintimille*.

Avec ses deux agglomérations, la vieille ville, haute et serrée autour de la cathédrale et la ville neuve entre mer et gare sur l'autre rive de la Roya, Vintimille est constellée d'installations industrielles. Aucune ne s'impose pourtant au regard si ce n'est, peut-être, quelque carrière de sable en amont du cimetière dans la gravière brusquement limitée par les poudingues inclinés vers la mer. C'est qu'aucune ne s'étale et que toutes s'incrustent dans le troupeau des habitations.

L'usine de l'Italgas qui distribue le gaz de ville est trop modeste avec sa trentaine d'emplois pour faire une tâche importante. L'établissement de la Société Joseph Gazan fait autant de commerce qu'elle fabrique de parfums et de colorants pour les conserves de fruits et, consistant surtout en entrepôts, il ne mobilise que 13 personnes. L'établissement L.I.F. n'en emploie guère encore que deux douzaines pour ses jus de fruits, crèmes glacées et margarines. L'atelier de chaussures Fratelli Taverna et la Casa di Mode per abbigliamento feminile Di Grioni Antonietta e Ricci Umberto recourent trop largement au travail à domicile pour exiger la concentration dans des ateliers de quelqu'ampleur. Mais comme à Taggia ou à Albenga, il n'est aucune branche de l'activité industrielle qui ne connaisse au moins un petit développement et l'habillement, le bâtiment, le travail du bois, la mécanique y mobilisent de 100 à 300 personnes déclarées chacun. Aussi la commune, d'ailleurs la plus vaste du littoral avant même celles d'Imperia et de San Remo (5 391 ha contre 4 513 et 4 764), compte-t-elle plus de travailleurs qu'Albenga (1 195) et davantage de puissance équipée que Taggia (1 200 H.P.). Encore faut-il ajouter qu'elle dispose de la centrale électrique de Bevera qui n'est pas sans mérite puisqu'elle représente une puissance de plus de 5 000 kW.

Il s'agit donc bien d'un petit foyer qui ne dépare nullement la collection même s'il ne se hausse ni au niveau d'Imperia ni à celui de San Remo. Comme dans le cas San Remasque d'autre part, sans faire appel à la main-d'œuvre limitrophe et même en exportant des travailleurs vers l'Ouest, elle est accompagnée de centres annexes. Vallecrosia d'abord, dont le long finage fait la jonction avec Bordighera, avec les poteries des Fratelli Tonet occupant une trentaine d'ouvriers, l'Institut Pharmaceutique et Biochimique Fassi qui emploie d'autant plus aisément 113 personnes qu'il confectionne pas mal de parfumerie, d'honnêtes effectifs de maçons, de fabricants de matériaux de construction, de menuisiers et d'ouvrières sur étoffes. Camporosso ensuite où l'activité parachimique, le bois, l'habillement, les industries alimentaires et les services urbains ajoutent leurs efforts pour rassembler plus de 200 travailleurs et surtout plus de 1 300 H.P. dépassant sur ce plan Vintimille. Airole enfin qui ne dispose que d'une douzaine d'artisanats occupant moins de 20 personnes mais qui est équipée d'une centrale hydro-électrique de 10 300 kW de puissance, le double de celle de Bevera. Il n'y a guère ainsi de complexe humain et les six groupes ne couvrent pas beaucoup plus d'espace que le secteur spezin.

(16) Pour l'Edilizia Nuova S. Remo (80) p. 1 064.

(17) Les ateliers Billiour Sirt occupent à Bordighera une quarantaine d'hommes à la fabrication de meubles et articles de sport, raquettes de tennis notamment.

(18) La Société Escoffier Guidi emploie une soixantaine d'hommes dans sa raffinerie d'huile d'olives à Arma di Taggia. A Arma, également, la Société Rossat e Arnaldi et la Société Bianchi Antonio en mobilisent respectivement 51 et 101 dans des briquetteries et fabriques d'agglomérés. Sur la route d'Arma à Taggia, les ateliers de la Société Plastilal manufacturent des objets en plastique.

2) Emiettement et petite puissance.

Chacun de ces petits groupes affirme une personnalité. Celui d'Albenga, avec une puissance modeste, donne la préférence au travail du bois puis au bâtiment et, presqu'à égalité ensuite, à la mécanique et aux industries alimentaires (25, 17, 13 et 12,4 % de l'emploi). Ceux d'Alassio, de Diano et de San Remo font passer en tête la bâtisse et la confection : respectivement 33,6, 26 et 35 % pour l'une, 18, 20 et près de 17 % pour l'autre. Mais le groupe alassien est plus faible que celui d'Albenga et s'intéresse à peu près également à la mécanique, au bois et à l'alimentation (11, 11,7 et 10 %); le groupe de Diano est véritablement débile et néglige le travail du bois au profit des industries agricoles et de la mécanique (6,4, 14 et 17,6 %); le groupe San Remasque est relativement fort et manifeste un regain de faveur pour le travail des étoffes, du bois et du meuble (14 %). Le groupe d'Imperia rassemble plus de la moitié des H.P. équipés, consacre plus du tiers de ses travailleurs aux industries alimentaires et le cinquième à la mécanique, rejetant la bâtisse à la 3^{e} place. A Vintimille, enfin, c'est l'habillement qui l'emporte avec plus d'1/5 de l'effectif, suivi de très près par le bâtiment et les travaux publics puis par le bois et même les productions parachimiques, essences aromatiques surtout, qui ne se laissent guère distancer (14,4 et 11,1 %), tandis que la puissance équipée remonte presqu'au niveau San Remasque et, qu'apparaît — trait majeur — une production électrique dont aucun autre groupe n'offrait l'équivalent : quelque 80 millions de kWh annuels, près du triple de ce que fournit le Monte di Borzonasca.

Une telle diversité implique *une gamme de productions à la fois longue et dépourvue de grand déséquilibre. Ce sont cependant toujours les mêmes rubriques qui se retrouvent en tête* à une exception près, celle de la production de kWh et, les poids relatifs jouant, le régime du Ponant Ligure finit par témoigner d'une réelle originalité. *Un bon quart de son personnel industriel est voué au bâtiment* et aux travaux apparentés, *un sixième se consacre aux productions alimentaires, la mécanique, l'habillement, le bois viennent ensuite dans l'ordre;* mobilisant chacun autour d'1/8 de la force de travail, *productions telluriques et services de l'eau et du gaz ainsi que de l'électricité offrent encore de bonnes valeurs* (plus de 7 et plus de 5 %) de l'emploi, les activités chimiques sont au contraire négligées, papeterie, cartonnerie et activités polygraphiques le sont plus encore quoique ces dernières l'emportent sur l'extraction, textiles et cuirs enfin sont négligeables [19].

GRANDES ET PETITES INSTALLATIONS DANS LA PROVINCE D'IMPERIA

Industries	Installations employant... personnes					
	10-20	20-50	50-100	100-200	200-500	500-1000
Extractives						
Alimentaires	6	9	2	1	1	
Cuirs		1				
Textiles						
Habillement		2				
Bois						
Papier Polyg				1		
Métallurgie						
Mécanique			1			
Telluriques	2	2	2	1		
Chimiques	1	4		1		
Bâtiment						
Eau, Gaz, Electricité		3				
Diverses		1				

Source = Chambre de Commerce d'Impéria.

La dispersion de l'effort entre un grand nombre d'activités va de pair avec l'éparpillement dans une profusion d'établissements et d'entreprise de très modiques dimensions. Il est significatif qu'à Imperia, Taggia, Albenga, San Remo ou Vintimille, des ateliers occupant 30 et 50 personnes, parfois moins, fassent relativement bonne figure. Le fichier de la Chambre de Commerce, Industrie et Agriculture d'Imperia ne

(19) Ce classement à l'inconvénient de ne reposer que sur l'emploi et l'électricité s'en trouve déclassée. Mais il est impossible de recourir aux volumes d'affaires en raison de l'émiettement structural.

révèle qu'une quarantaine d'affaires employant plus de 10 travailleurs et même en comblant les lacunes, on n'arrive pas à 50. Encore celles qui disposent de plusieurs installations comme les sociétés d'électricité sont-elles tout à fait exceptionnelles et il n'est pas un établissement occupant 500 personnes dans tout le Ponant.

Avec ses 448 ouvriers, la fabrique de pâtes alimentaires Agnesi fait figure de géante. Il est vrai qu'elle a fière allure. Il est certain qu'elle est remarquablement conçue et très rationnelle disposée et équipée avec ses silos, ses moulins, sa semoulerie, ses installations à pâtes dont l'association contiguë permet de ne pas détruire les germes du grain riches en éléments minéraux, enzymes et vitamines. Assurer qu'avec ses 220 000 m^3 de constructions, c'est «une ville dans la ville », n'est toutefois possible qu'en raison des faibles dimensions de l'agglomération d'Oneille [20]. La société est au capital de 272 millions de Lires, l'installation est estimée plus d'un milliard, elle disposait de 800 millions de stocks et déclarait pour près de 5 milliards d'affaires traitées en 1960 [21]. Ce sont des valeurs qui, dans un grand complexe caractérisent une entreprise et une installation moyennes. L'établissement Agnesi n'est qu'un colosse de second ordre; il est aussi l'unique. Le Gruppo Novaro vient déjà loin, la Fratelli Berio, l'Isnardi sont plus distancées encore. La S.A.I.R.O. (Societa Anonima Italiana Reffinazione Olii) n'a pas plus de 50 millions de Lires de capital social et son établissement de Port Maurice estimé à 260, ne travaille pas sur plus de 100 à 150 millions de stocks et ne traite pas plus de 13 à 1 400 millions d'affaires [22]. Les centrales de la C.I.E.L.I. ne vendent pas pour plus de 500 millions de Lires par an. *La règle dans tout le Ponant, c'est la très petite entreprise laissant à peine place à une dizaine d'établissements occupant plus de 100 personnes* et qui disparaissent à l'Ouest d'Imperia, *et ces petites entreprises et minuscules installations sont très modestement mécanisées.* Les installations employant plus de 100 ouvriers ne représentent que 0,2 % du total et la part de l'effectif qui leur revient n'atteint pas 9 %. Le nombre moyen d'ouvriers par installation est de l'ordre de 4, le nombre de H.P. équipés de moins de 7, la consommation de quelque 10 000 kWh par an.

Dans cet émiettement, les relations fonctionnelles sont réduites à peu de chose. On voit apparaître l'effet d'une pression de la bâtisse sur l'extraction et les matériaux de construction. Il est particulièrement significatif à cet égard que les briqueteries de Taggia jouxtent le gros chantier San Remasque. Mais les relations du bâtiment avec le travail du bois sont déjà moins nettes : l'ameublement, les articles de sport prennent assez de développement pour constituer de petits centres d'appel et il est remarquable que la part faite au bois soit justement plus importante dans le groupe d'Albenga où la demande de charpentes est mineure. On aperçoit clairement aussi un rapport entre la mécanique — dont une des formes essentielles est ici l'emboutissage du fer blanc pour la confection d'emballages — avec les industries alimentaires : c'est bien à Albenga, à Diano et à Imperia, foyers et conserveries et d'huileries que la mécanique requiert les plus forts pourcentages de travailleurs avec le développement de la ferblanterie. La relation pourtant n'est ni directe ni simple : ce n'est que dans le groupe impérien que l'alimentation l'emporte; à Diano comme à Albenga, la mécanique requiert plus de bras que les industries alimentaires et la puissance installée dans les ateliers de mécanique ne suffit pas à expliquer le décalage. Les dépendances les plus étroites s'établiraient plutôt autour des industries polygraphiques sollicitées à la fois par les expéditions de produits alimentaires et l'innombrable cohorte d'artisanats et de petites entreprises. C'est cependant à San Remo et à Vintimille que la branche s'étoffe le plus : 1,6 et 1,7 % de l'emploi contre 0,7 à Imperia, 1,2 à Alassio, 0,7 encore à Albenga. On flaire la pression des secteurs agricole et tertiaire. Chaque branche fait ses achats et ses ventes dans une indépendance à peu près complète qu'elle travaille pour le marché local comme la bâtisse, pour l'envoi à grande distance comme la conserverie, pour les deux comme les matériaux de construction qui fournissent la Côte d'Azur, qu'elles s'approvisionnent sur place ou qu'elles importent de loin comme les huileries devant lesquelles viennent jeter l'ancre des cargos venus de tous les ports méditerranéens et surtout stationnent en permanence des trains entiers de fûts marqués d'une étiquette espagnole ou portugaise. Il n'y a pas de complexe technique véritable dans le Ponant.

Domaine réduit à l'étroit liseré, de noyaux épars où ne s'épanouit puissamment aucune branche, dominé par la petite entreprise et le modeste atelier faiblement outillé, *le Ponant ne saurait disposer d'une grande puissance.* 1 600 travailleurs pour le groupe d'Albenga, moins de 1 500 entre Alassio et San Bartolomeo, pas 500 pour les deux Diano, 4 200 et quelque pour l'ensemble d'Impéria, un peu plus de 5 400 pour celui de San Remo et de 1 800 pour celui de Vintimille ne totalisent finalement qu'une quinzaine de mille ouvriers et ouvrières. Une addition analogue amène autour de 21 000 H.P. installés et la consommation totale d'énergie par l'industrie s'établit au niveau de 35 millions de kwh; c'est également mince pour une frange de plus de 100 km de long. Tout ce qu'on sait de la production le confirme. En gros, 7 millions de mc. de gaz de ville, 6 000 tonnes de coke, 570 tonnes de goudron contre 11 millions, 8 500 et plus de 700 tonnes dans la province de la Spezia. Pour la

(20) Imperia, constituée par Oneille et Port Maurice, ne compte que 35 787 habitants au 31.12.1962 — (28), p. 35.
(21) (80), p. 1 189.
(22) (80), p. 1 316.

chimie, en dehors des fabrications aromatiques, limitées, 2 200 tonnes d'hypochlorite de sodium contre plus de 165 000 à Savone qui a d'autres cordes à son arc. Les productions minières sont aussi modestes : 37 000 tonnes de calcaires et 53 000 d'argile à briques contre 94 000 et 87 000 respectivement dans le secteur spezin et dans le secteur savonais qui sont les compartiments italiens les plus faibles en ces deux domaines. L'infériorité est nette même dans les travaux publics : 2 862 millions de Lires et 252 000 journées en 1960 contre 4 584 et 455 000 dans le secteur de Savone, 4 928 et 675 000 dans celui de la Spezia, 13 578 et 1 169 000 dans le gênois [23]. La distillation d'alcool est modeste et la brasserie fait défaut. Pas de travail des pétroles ni de grande mécanique non plus comme en témoigne l'impressionnante faiblesse du parc de machines outils 43 fois plus pauvre que celui de Savone, qui est pourtant mineur, pour les machines à enlèvement de métal, 50 fois moindre que celui de la Spezia, également réduit, pour les machines à emboutir et qui ne compte que 4 fraiseuses, 3 rectifiieuses et 3 presses en tout et pour tout [24]. Sans doute l'habillement se révèlerait-il ligne de force si nous disposions de données comptables de confiance; les deux bases sures restent la bâtisse qui a livré 18 000 pièces habitables en 1960, beaucoup plus qu'à la Spezia, presqu'autant que dans le secteur savonais, et la production électrique qui représente plus du dixième de la production totale de toute la Ligurie le tiers de ce que livrent sa centaine de centrales hydrauliques [25]. L'émiettement de l'activité, des formes et des structures va de pair avec une puissance restreinte.

III. — LES ALPES MARITIMES

Au-delà de la coupure d'Eze, la Rivièra française offre plus encore de vides entre les surfaces colonisés par l'industrie mais les groupes se font plus étoffés : c'est l'indice d'un changement que l'on voit se préciser à chaque pas.

1) Les groupes littoraux.

Trois groupes émaillent ce qu'il est convenu d'appeler la Côte d'Azur : celui de Nice ,celui de Cannes, celui de Grasse. Il faut y joindre une zone d'industrie plus diffuse, centrée sur Antibes et un groupe de vallées intérieures dont l'essentiel de l'exploitation s'opère sur l'initiative du littoral et à son profit.

Le paysage qui se révèle du haut du Mont Alban est sans équivoque : depuis le port où les minoteries de la C.A.M. étalent leurs vastes bâtiments à côté d'installations plus réduites comme la miroiterie de Nice, l'imprimerie Barla, les constructions métalliques du Port, les ateliers d'électronique Augier, jusqu'au coude du Paillon, au pied de la Madone de Bon Voyage, c'est l'atelier, l'usine, l'entrepôt qui donnent le ton. Sitôt passée la route de Villefranche, tout ce qui ceinture à la base le Mont-Boron est domaine du meuble, de la petite mécanique, de la menuiserie, jusqu'à la rue de la République incluse (Cycles Urago). Il en va de même à Riquier avec les laboratoires Ronchèse, la Brasserie de Nice, la Société Cartonnière des Alpes, l'entreprise de bois Valentini, les fabriques de chaussures Sandria, Salvan et Susbielle, Chateauvert, l'huilerie Viterbo, les fonderies Giordan et la chaudronnerie Tombarel et la rue de Roquebillière compte des conserveries de quelque importance. Saint Roch qui s'annonce avec les gros bâtiments de l'E.D.F. et de l'usine à Gaz est mieux pourvu encore. La rive droite du Paillon l'est à peine moins avec carrossiers, tôliers, plombiers, ferronniers et imprimeurs.

Au-delà de cette vallée inférieure du Paillon qui est en somme le cœur industriel de Nice, il ne manque encore ni installations ni résidences marquées du sceau de l'industrie : c'est le cas entre la gare S.N.C.F. et le Boulevard Joseph Garnier, surtout vers le « passage à niveau » (des chemins de fer de Provence) et le quartier de Saint Etienne, le bas vallon Magnan et le carrefour des Baumettes (Culina, biscuiterie Ruhland, Société laitière de la Côte d'Azur, Electro-résistance). La pleine ville même est toute incrustée de mécaniciens qui marquent une préférence pour le Boulevard Gambetta où la Régie Renault entretient une succursale employant une bonne cinquantaine de travailleurs et une cohorte de sous-traitants, le Boulevard François Grosso animé cette fois par Simca, les rues Dante, de la Buffa et voisines. De part et d'autre de la Rue de France et de la Rue Lépante, elle est constellée d'ateliers d'ameublement. Tout au centre foisonnent les ateliers de couture et de mode et les entreprises de presse et de photogravure (Marie-Thérèse, Ciffréo, Etam, Crystal, Catys, Nice-Matin, Le Patriote Photogravure Richard, Etablissements Gimello, Imprimerie Meyerbeer). La vieille ville est

(23) (6), Vol. VI — 1961 — 1re partie. Chap. 5, tableaux 67 et 68.
(24) (97), passim — (99) : Industrie. Et (6), Vol. VI — 1961 — IIe partie. Chap. 8, tableau 88 et 89.
(25) (6), Vol. VI. 1961. Ire partie. Chap. 5, tableau 65. On a ajouté aux valeurs de la province d'Imperia celles qui relèvent de l'O. de la province de Savone. — (97) passim, (99) Industrie.

désormais avant tout une résidence ouvrière. Presque partout enfin fleurissent des chantiers du bâtiment et des travaux publics qui ont résolument annexé toutes les marges.

Ce noyau lance d'autre part des tentacules. Non pas vers le Nord où Saint Pierre de Féric, le Vallon Obscur, Gairaut, l'Aire Saint-Michel et Rimiez forment une limite, mais le long du Paillon, du Var et même de la Cagne.

Dans la vallée du Paillon, une lacune fait suite à l'usine d'incinération des ordures ménagères de l'Ariane, aux ateliers de tôlerie Sudreau et de carrelages Spada ainsi qu'aux carrières de Saint André et de Falicon dont l'agglomération emploie, en outre, plus de 20 ouvrières dans la confection et la lingerie féminines. Mais la Trinité Victor offre une belle grappe avec quelques grains de bonne venue : la fabrique de machine outils Hermès, les établissements La Mûre spécialisés dans les armatures de bêton armé, la goudronnerie Gerland, une fabrique de carreaux en ciment et une autre de radiateurs. Plus en amont, Drap a au moins une solide scierie, Blausasc et Contes, chacun une cimenterie acharnée à araser les reliefs environnants.

Le Var inférieur porte encore sur la commune de Nice, les huileries Audemard et l'usine Alpelait étoffées, plus en amont, de grosses carrières de sables et graviers richement équipées, les scieries de Castagniers, les scieries, tuileries-briquetteries et entreprises de travaux publics de Saint-Martin, dont la S.O.M.E.C., grosse affaire contrôlant la plupart des travaux des vallées alpines.

Par-delà le Var, Saint-Laurent fourmille d'artisanats et compte 8 entreprises du bâtiment dont 3 mobilisant une bonne trentaine d'ouvriers, un atelier de châssis pour serres, deux fabriques de biscottes. Cagnes n'a pas moins de 20 installations dont une briqueterie mobilisant plus de 200 ouvriers. Le Cros de Cagnes est un chantier de construction animé et des entrepreneurs repliés d'Afrique du Nord y établissent leurs quartiers. Villeneuve-Loubet ajoute à des scieries, la maçonnerie, la serrurerie, et jusqu'à des fabrications d'amortisseurs pour automobiles, sans compter un gros établissement de la Texas Instrument en voie d'installation [26]. Vence et Saint-Paul ajoutent le travail des étoffes et la réparation du meuble ancien au bâtiment. La Gaude enfin, a vu s'installer au Plan du Bois un gigantesque bâtiment de l'I.B.M.

Cannes consacre moins de place aux installations industrielles que l'agglomération niçoise et les poussées périphériques y sont moindres aussi. Pourtant, même sans tenir compte de menus chantiers navals consacrés, sur le port, à l'entretien des plaisanciers que l'on peut négliger comme on l'a fait ailleurs, une série d'ateliers et d'entrepôts s'alignent tout le long de la voie ferrée ou enkystent les marges : entreprises de travaux publics, petites fonderies, ateliers de parfumerie, de confection ou de la chaussure, imprimeries [27]. Surtout au milieu des entrepôts et des petites installations auxiliaires du bâtiment qui y prospèrent, la plaine de la Bocca expose quelques établissements qui s'imposent au regard : ce sont d'abord sur le front de mer les Chantiers Navals de l'Estérel, se tournant vers les coques de plastiques au détriment des vedettes rapides, qui occupent plus de 150 hommes, l'établissement, plus important encore, de Sud Aviation qui concentre son intérêt sur les engins balistiques et de détection, puis, un peu en retrait, les très vastes installations des Aciéries du Nord passées à une société de constructions métalliques et d'engins de levage qui bordent la voie ferrée sur près d'1 km avec un tel écheveau de voies particulières que certains services cartographiques ont cru y voir une gare de triage, plus en arrière encore, enfin, l'usine à gaz désormais équipée pour les hydrocarbures. L'agglomération de La Bocca est typiquement ouvrière et sa vie est rythmée par les heures d'entrée et de sortie de l'usine ou de l'atelier. Mandelieu, au pied de l'Estérel, offre encore 5 ou 6 exploitations valables : bâtiment, carrières, travaux publics et jusqu'à un petit chantier naval du bois. Mougins même, avec 5 entreprises du bâtiment dont une occupant plus de 50 personnes, Mouans-Sartoux avec 3 entreprises de maçonnerie, 2 ateliers de récipients à butane et un de réparation de machines agricoles, d'une fonderie fournissant 33 emplois et la Valbonne avec une petite fabrique de céramique sont atteints et jettent comme un pont vers le groupe grassois.

Qu'on l'observe des hauteurs qui la dominent à l'Est ou qu'on l'aborde par la départementale d'Opio, *Grasse* frappe par une série de bâtiments industriels très souvent surmontés d'une haute cheminée de briques. Ce sont les usines et laboratoires de la parfumerie : 14 employant au moins 20 personnes, 6 en occupant plus de 50, 2 plus de 100, 2 encore plus de 200. A côté, la ville dispose d'ateliers de fonderie et de chaudronnerie dont un occupant plus de 100 travailleurs de confection de cartonnages, d'imprimeries et d'une troupe bien fournie d'entreprises du bâtiment, sans compter les menus artisanats. Il y a donc à Grasse un foyer industriel non négligeable. Il est toutefois très concentré. A l'inverse de ce qui avait lieu pour Nice et pour Cannes, on a bien vite fait le compte de ce qui gravite autour de l'agglomération : quelques petites installations de distillation élémentaires, souvent de lavande ou de lavandin, une fabrique de verre n'employant qu'une douzaine de per-

(26) A St-Laurent, la Biscuiterie de l'Alma mobilise 20 personnes. L'établissement d'amortisseurs Koni est installée aux « Cavaliers » où la commune de Villeneuve Loubet atteint la mer.

(27) Par exemple : la Société de travaux publics Taba, la fonderie du Prado (33 emplois), l'atelier de parfumerie Funel au Cannet (59), pour la confection et la chaussure les ateliers Brenac et Vernet, pour l'imprimerie l'atelier Robaudy, 79 emplois, et la coopérative de l'enseignement laïque, 40.

sonnes à Opio, deux centrales hydro-électriques : l'une sur la haute Siagne à proximité des sources tirant 5 500 kva de deux turbines Pelton, l'autre en obtenant 2 700 au pied de la chute du Saut du Loup [28].

La *zone antiboise* constitue un nouveau cas. Elle comporte d'abord deux foyers de modèle grassois. Le premier est celui de Biot qu'anime la poterie d'ornement et surtout de jardin, morcelée en une demi-douzaine de modestes installations dont une seule emploie plus de 10 personnes. Le second est celui de Vallauris également à base d'industries telluriques mais plus étoffées, orientés vers la céramique décorative et accompagnées d'autres formes d'activité. Les panneaux publicitaires placés à l'entrée de la bourgade annoncent 100 potiers, 7 du moins des installations céramiques emploient plus de 10 travailleurs, 2 autres plus de 20. En associant Vallauris et le Golfe Juan d'autre part, la commune rassemble une usine de couleurs et d'émaux tout près d'occuper 50 personnes, 3 distilleries d'essences aromatiques, une fabrique de jouets métalliques, 2 ateliers de confection et un d'ameublement.

Entre ces deux pôles extrêmes, Antibes rappelle un peu les activités urbaines de Cannes, parfois de Nice, avec un chantier naval du bois occupant quelque 80 personnes sur le port, un solide atelier de mécanique, plusieurs de confection, tricotage, lingerie, bonneterie, de mécanique automobile, du meuble et de la décoration, une grosse installation E.D.F. [29]. Elle a pourtant une personnalité accusée d'une part en raison de l'importance qu'y prennent les fabrications de serres et de chassis en bois et métalliques, d'autre part et surtout par le développement de la bâtisse : 34 entreprises employant plus de 10 personnes, maçonnerie et installations diverses, dont une occupant plus de 100 travailleurs et 3 entre 50 et 100.

C'est d'ailleurs le développement des activités du bâtiment qui caractérise toute la zone antiboise. De Biot au Golfe Juan, du Cap d'Antibes jusqu'aux bois de Valbonne, sur une dizaine de kilomètres de profondeur, le paysage est animé par les chantiers de construction, de travaux publics, les carrières; domaine du saut de puce des chantiers itinérants.

2) Les vallées alpines.

On n'en saurait trouver autant dans les vallées de la Tinée, de la Vésubie et de la haute Roya. Non que le bâtiment y soit absent et que la réfection, les nouveaux tracés des routes de montagne n'y entretiennent une vie des travaux publics. Breil dispose d'une entreprise occupant plus de 50 hommes, Saorge et Clans, chacune 1 en mobilisant plus de 20, Sospel 3 de plus de 10; la construction de chalets à St-Martin Vésubie, non contente d'animer une bonne quinzaine d'artisanats communaux en sollicite jusqu'à Roquebillière [30]. On est pourtant loin des foisonnantes listes du littoral où il faut sans cesse couper pour éviter les fastidieuses énumérations.

En dehors du bâtiment d'autre part peu de chose; on l'a démontré avec un luxe de précisions qui rend toute insistance superflue [31] et surtout peu d'animation qui prenne son impulsion sur place. Mis à part une petite usine des pâtes « Princess » à Saint Martin Vésubie (25 emplois), l'essentiel se ramène à quelques fabrications de matériaux de construction, à l'exploitation du bois, à la production électrique et la mainmise littorale y est évidente.

Lantosque a une plâtrière employant 25 ouvriers, Sospel deux en occupant 21 et 28, Tende une petite carrière de marbre. Les plâtrières de Lantosque ont leur siège et leurs bureaux à Nice, l'une de celles de Sospel aussi, l'autre appartient à la société niçoise Véran et Costamagna.

Saorge a une exploitation forestière occupant plus de 20 personnes, Breil également mais l'analyse des adjudications poursuivie en remontant jusqu'en 1936 montre que plus de 95 % des coupes ont été effectuées par des entreprises littorales. Ne restent guère indépendantes que quelques scieries dont les plus grosses sont à Tende et au Fontan et qui fournissent les rivages français et italiens.

Sur la Tinée, l'équipement de Valabres représente potentiellement 30 000 kw avec deux barrages mobiles à désensableurs et bassins d'accumulation l'un sur une dérivation de la rivière, l'autre sur le torrent de Mollières, deux conduites en charge de 6 kms et 4 m de diamètre, de 340 m et 1 m 30, deux galeries blindées de 1 750 et 300 m, une cheminée d'équilibre, conduites forcées et usine couterraine automatique et télécom-

(28) A Grasse, la Société Chiris et la firme Lantier mobilisent 268 et 214 travailleurs dans leurs ateliers de parfumerie, les ateliers de chaudronnerie Tournaire et de confection Mercier en emploient plus de 100, les cartonnages Binder plus de 20. — A Opio il s'agit d'un atelier de la Société Silicolor.

(29) Le plus important établissement d'Antibes est l'atelier de l'Electro Securit dont la sirène « pique » midi même les jours de fête et le dimanche. Il retient 120 ouvriers; le chantier naval de la Sté Anon, de Constructions Aéronavales en Bois n'en utilise que quelque 80.

(30) Cette activité du bâtiment est telle que les ingénieurs T.P.E. de la plupart des vallées se sont quasiment mués en architectes.

(31) (137) tome V, vol. I, pp. 452-3.

FIG. 14. — *Production et distribution électriques dans les Alpes-Maritimes.*

mandée à 2 groupes Francis de 16 700 kva. L'installation du Bancairon comporte un souterrain de 15 kms aboutissant à une chute de 340 m et une autre centrale de 28 000 kva. L'usine de la Courbaisse amène les eaux recueillies au canal de fuite du Bancairon par une galerie trouant l'échine du Picciarvet couronnée par les ruines de Tournefort pour aboutir à une énorme conduite forcée de 133 m de dénivelée, actionnant deux turbines Francis et des alternateurs de 15 000 kva.

Outre la vieille et toute petite usine de Roquebillière (150 kW) et la modeste installation de Saint-Jean-la-Rivière utilisant une chute de 33 m pour une turbine Kaplan et un alternateur de 4 000 kva, la Vésubie dispose sur la commune de Saint-Martin d'un barrage voûte, prolongé par une digue en enrochement sur le Boréon au niveau de l'hôtel, d'une galerie d'amenée en charge de près de 7 km, recueillant les adductions de 3 autres torrents dont celui de la Madone de Fenestre et d'une conduite forcée aboutissant en 1 750 m à une usine extérieure comportant 3 groupes composés chacun de 2 roues Pelton et un alternateur de 19 000 kva,

Le Var est doublement mis à contribution. Une première fois par la Centrale de la Mescla utilisant les eaux dérivées un peu à l'aval du confluent de la Tinée à l'aide d'une turbine Kaplan fonctionnant sous 9 m de chute et entraînant un alternateur de 2 500 kva. Puis par la Centrale du Plan-du-Var turbinant les eaux reprises à la sortie de la précédente pour en tirer 7 000 kva.

La Roya, enfin, bat tous les records. Dans le vallon de la Miniera, l'aménagement de 9 lacs dans les têtes de talwegs a permis d'équiper 2 usines fonctionnant respectivement sous des chutes de 121 et 162 m (Casterino et Inferno) et développant chacune 2 000 kva. A Saint-Dalmas-de-Tende, l'établissement d'un barrage au confluent des talwegs de Casterino et d'Inferno a permis l'équipement d'une chute brute de 726 m dont 5 groupes de turbines Pelton et autant d'alternateurs tirent 56 000 kva. Plus bas dans la vallée, la centrale de Paganin utilise les fortes pentes du défilé du Fontan par un souterrain de plus de 2 km et la chute, de 117 m, permet aux eaux de la Roya conjuguées avec les lâchers de l'usine de Saint-Dalmas de fournir une puissance de 14 600 kva. Plus en aval encore, les équipements de Fontan et de Breil travaillant sous 97 et 63 m de chute engendrent des puissances de 10 600 et 8 250 kva.

L'importance hydro-électrique des vallées alpines est donc considérable mais elles n'en retirent que peu de chose puisque les industries de transformation sont rares : barrages, usines, conduites et lignes de transport une fois installées, les postes offerts à l'homme de la montagne sont peu nombreux et il ne retient qu'une part modeste des kilowatts fournis.

L'E.d.F. ne mobilise guère qu'une quinzaine d'hommes à Breil, autant à Saint-Martin-Vésubie et à Isola, un peu plus de la trentaine à Clans; les deux installations de Tende n'en occupent pas 50, le reste se perd dans la grisaille des installations n'employant pas 10 personnes.

La production de Valabres se dirige vers le Bancairon par une ligne à 150 000 V. Celui-ci est relié à Sainte-Tulle par une ligne de même tension, à Lingostière par 2 lignes de 150 000 et 60 000, à Nice-Risso par une ligne à 60 000. La Courbaisse est reliée au Bancairon et à Risso sous le même voltage, le Plan-du-Var à Lingostière de façon analogue. Saint-Jean-la-Rivière se raccorde à la ligne Bancairon-Risso-Casterino, l'Inferno et Saint-Dalmas ne forment qu'un bloc d'où s'échappent 3 lignes à 16 2/3 périodes vers Coni et Taggia, 2 lignes à 50 vers Cairo et les Bormida, 2 à 50 encore vers Nice-Lingostière et Menton, 1 à 150 kV vers la Giandola-Lingostière-Toulon et Marseille. Paganin débite toute son énergie vers la Gandiola et Lingostière, Fontan aussi. Breil alimente la Gandiola-Lingostière ainsi que Menton et Beausoleil sous 60 kV et Menton encore sous 30.

Il ne reste pour les dessertes immédiates que 4 départs sous 10 kV du Bancairon, 3 de Saint-Jean et de Saint-Martin, 4 sous 5 kV de Saint-Dalmas, 2 sous même tension de Breil, 4 de la Mescla et 8 du Plan-du-Var mais, pour ces deux derniers, avec une large orientation littorale. C'est décidément bien aux rivages qu'il faut rattacher les vallées des Grandes Alpes et leurs débouchés, même si les migrations pendulaires ne les affectent que superficiellement.

3) Un complexe humain littoral de turbulence.

Moins nombreux mais plus étoffés, mieux fournis, les groupes des Alpes-Maritimes prennent à la fois une certaine cohésion et plus d'ampleur du fait des migrations du travail que ceux du Ponant ligure. En montagne, il ne s'agit guère que de déplacements liés au nomadisme des chantiers du bâtiment et des travaux publics, construction de barrages et de centrales et travaux routiers en tête; des communes avoisinantes vers le chantier de Valabres par exemple. Et il y a quelque chose de temporaire et d'instable dans ces déplacements dont la journée n'est pas forcément le cadre et qui tarissent en hiver. Les mouvements sont plus classiques et d'une autre importance dans le bas pays.

Peu de chose encore autour de Grasse. Saint-Cézaire, Saint-Vallier, le Tignet, Cabris, Châteauneuf,

Gourdon, le Bar même ne fournissent qu'une poignée de travailleurs. Opio est même un petit centre d'appel ainsi que Pegomas grâce à la bâtisse et au verre. Restent quelques allées et venues de Peymeinade et de Spéracédès, quelques mouvements vers la Bocca aussi. L'industrie grassoise est vraiment concentrée dans la ville et dans ses quartiers satellites : Malbosc, Magagnosc.

Il n'en va plus ainsi pour le groupe cannois où les fortes installations de La Bocca recrutent une large centaine d'hommes à Mandelieu, davantage encore à Mougins et jusqu'à quelques vingtaines à La Roquette et même à La Valbonne, tandis que les 2 entreprises employant plus de cent personnes, les 5 en occupant plus de 50, la petite dizaine et la quinzaine en mobilisant plus de 20 et plus de 10 ne suffisent pas à légitimer les près de 1 800 ouvriers du Cannet qui s'embauchent évidemment dans la ville.

Mais c'est autour de Nice que les migrations pendulaires prennent le plus de force en intensité et par l'ampleur de la zone affectée. Dans les vallées des Paillons, le mouvement est double. A l'amont, les cimenteries Lafarge et de la Société Méditerranéenne attirent depuis les communes voisines, l'Escarène, Châteauneuf-de-Contes, Peille qui comptent 106, 101 et 90 ouvriers sans disposer d'une seule installation occupant plus de 10 personnes, tandis que des communes cimentières nombre de travailleurs migrent vers l'aval : Contes et Blausasc comptent plus de 500 ouvriers pour guère plus de 400 postes offerts par les cimenteries. A l'aval, Falicon faiblement, la Trinité-Victor davantage constituent des centres d'appel en même temps qu'ici encore nombre de locaux descendent vers Riquier et Saint-Roch, Peillon, Drap, Cantaron et Aspremont dans une très modeste mesure, Levens même, Tourrette Levens qui tend à n'être plus qu'un dortoir et dons les effectifs sont toujours disproportionnés à l'équipement sont ainsi touchés et le flot se gonfle en approchant de Nice. Dans la vallée du Var, Saint-Martin aspire quelque 300 ouvriers du voisinage, surtout de la Roquette tandis que Colomars alimente Nice et qu'une poignée de résidents de Gilette se partagent entre les 2 directions.

Sur la rive gauche du fleuve, Saint-Laurent et Cagnes dirigent un bon flux sur Nice tout en aspirant à l'Ouest et, au Nord, plus de Roquefort d'ailleurs que de Villeneuve-Loubet qui ne compte localement que 156 travailleurs et se met à son tour à pomper. Mais c'est autour de la Gaude que s'organisent les pulsations les plus importantes. Sur les 450 personnes employées par l'établissement de l'I.B.M., deux douzaines à peine résident à proximité (12 à La Gaude et 12 à Saint-Jeannet); 120 viennent chaque matin de Nice, 100 de Cagnes, 90 de Vence, 45 de Saint-Laurent, 15 d'Antibes, 6 de Cannes; 45 encore s'éparpillent de Mougins à Châteauneuf de Contes et à Menton. L'établissement recrute ainsi sur 25 km à l'Ouest et autant à l'Est. Aussi non seulement les bâtiments de travail sont-ils flanqués d'un immense garage mais encore tout un service de ramassage par autobus est-il organisé [32].

Reste le triangle Biot-Antibes-Vallauris. Rien n'y est discernable avec la précision qu'on souhaiterait. Non pas que les mouvements y soient nuls mais parce qu'ils prennent le plus souvent une allure très individuelle et s'opèrent dans les directions les plus contradictoires et les plus instables. Ce type de migrations turbulentes se retrouve d'ailleurs sur tout le littoral, chaque groupe en est affecté, à des degrés divers seulement. Il y a bien, des mouvements d'ensemble, ceux-là même que nous avons décrits mais dans le groupe niçois et dans celui de Cannes comme dans la zone antiboise des déplacements temporaires et qui pourraient au premier abord paraître anarchiques prennent une importance qu'ils ne manifestent nulle part ailleurs. Enfin, de l'un à l'autre des groupes littoraux s'établissent des échanges constants pour partie réguliers, pour partie aussi affectant un personnel renouvelé, qu'atteste la circulation de rames de wagons de type banlieue aux heures de prise et d'abandon du travail et une intense circulation d'autocars et de véhicules individuels entre Villefranche, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Beaulieu, la vallée des Paillons d'une part, l'Estérel d'autre part. C'est autour de Nice et de Cannes-La-Bocca que les allées et venues sont les plus intenses; elles ne font que s'atténuer dans les intervalles. *Tout le rivage des Alpes-Maritimes est le théâtre d'un incessant brassage auquel le nomadisme des chantiers du bâtiment et des travaux publics n'est pas étranger.*

Ainsi tandis que les vallées alpines font à peu près bande à part et que Grasse ne s'associe sur le plan du travail que 2 ou 3 communes, les trois groupes littoraux attirent dans leur orbite nombre d'agglomérations périphériques et l'ensemble finit même par constituer une sorte de complexe humain des rivages dont l'originalité n'est pas contestable. Il n'est pas moins remarquable qu'à la différence de ce qu'on observait partout ailleurs le domaine d'équipement industriel déborde, cette fois, les limites du complexe humain qui occupe pourtant plus de 700 km^2 et même 800 si l'on englobe le petit groupe grassois puisque, même s'ils sont un peu lâches, les rapports avec le littoral ne font pas défaut.

(32) Une première ligne avec départ à 7 h 10 de la gare des Autobus, sur le Paillon couvert, à Nice, dessert essentiellement l'Est, le Nord et le Centre de Nice avec arrêts au pont du Chemin de Fer de l'Avenue de la Victoire, à la Place de la Libération, au Passage à Niveau Gambetta, au carrefour Thiers-Gambetta, à la place Saint-Philippe et à Saint Laurent. Une seconde partant du Forum, sur la Promenade des Anglais, avec arrêts au Pont Magnan, à l'hôpital Lenval, au pied de Fabron, sur l'avenue de la Californie et en 3 points de l'agglomération de Saint-Laurent dessert cette agglomération ainsi que le Sud et l'Ouest niçois. Trois autres lignes desservent Vence et Antibes, La Fontonne, Biot, Villeneuve plage et Cagnes.

4) Fourmillement artisanal et moyenne entreprise.

L'observation qui met ainsi en évidence la supériorité des Alpes-Maritimes sur le Ponant tant pour l'ampleur de la couverture industrielle que pour celle du complexe et des groupes humains laisse aussi percevoir des dissemblances de formes et de structure, de régime de production, de puissance et ces disparités vont dans le même sens.

Les petites installations et les entreprises artisanales prolifèrent sans pudeur, réduites à des dimensions, à des moyens et à une organisation analogue à ce qu'offraient leurs homologues d'Italie. A côté des arcades du port d'Antibes, une menuiserie dispose en tout et pour tout d'une pièce en rez-de-chaussée, ancienne remise de 7 m sur 5, équipée de 3 établis, un central, 2 muraux et de 2 scies, l'une circulaire, l'autre à ruban. Pas d'entrepôt, on se fait livrer le bois au fur et à mesure par un grossiste. Pas de bureau, c'est un tiroir d'établi qui sert de secrétaire avec un clou au mur auquel on suspend les notes urgentes en guise de classeur, l'important étant transporté au domicile où un comptable vient travailler à chaque fin de mois quelques heures. Sur le quai Gallieni, à Nice, une ferronnerie ne dispose que d'un local de même ordre et, si l'outillage est un peu plus complexe, l'organisation est aussi rudimentaire et pareillement dépendante de l'habitation. Telle entreprise de maçonnerie antiboise n'emploie, à la journée ou à la tâche, qu'un manœuvre, parfois 2, temporairement, et ne dispose que de truelles, gamates, niveau et fil à plomb ainsi que d'une camionnette de 800 k : pas même une petite grue à moteur et l'organisation de bureau est plus grossière encore que dans les 2 cas précédents. Ce ne sont nullement là des exceptions on pourrait multiplier les exemples dans les domaines les plus divers depuis le fumiste du quartier niçois de Risso spécialisé dans l'entretien des chaudières de chauffage central et des appareils domestiques à eau chaude qui ne dispose pas du moindre local professionnel, jusqu'à la scierie équipée d'une unique scie circulaire sous hangar de Villeneuve-Loubet en passant par l'atelier de mécanique fabriquant à la demande toutes les pièces simples d'appareils de séries épuisées du quartier de la République à Nice ou de la toute modeste imprimerie de la rue de l'Hôtel de Ville. Le calcul aboutit d'ailleurs à des résultats édifiants puisque sur les 14 catégories retenues par le statisticien, huit (Industries extractives, Industries alimentaires, habillement, papier et arts graphiques, mécanique, chimie et parachimie, bâtiment et « industries diverses ») comptent 98 % ou davantage d'installations n'employant pas plus de 10 personnes et que seule la rubrique Eau, Gaz, Electricité en a moins de 96 % de cette dimension.

FORMES INDUSTRIELLES DANS LES ALPES-MARITIMES EN 1961

Industries	% d'établissement employant..... personnes						
	0 à 10	11-20	21-50	51-100	100-200	200-500	Plus 500
Extractives	98	1.6	0.3				
Alimentaires	98.44	1.11	0.42	0.13			
des Cuirs	97.8	0.9	1	0.3			
Textiles	100						
Habillement	99.6	0.5	0.7	0.18	0.06		
Bois	96.96	1.63	1	0.36	0.05		
Papier et Polygraphiq.	98.6	0.50	0.60	0.10	0.15	0.05	
Métallurgiq.		100					
Mécaniques	98.49	0.67	0.62	0.09	0.11	0.01	0.01
Telluriques	97.96	0.92	0.78	0.17	0.13	0.04	
Chimie	98.6	0.24	0.81	0.18	0.09	0.06	0.03
Bâtiment	98.15	0.86	0.68	0.1	0.1	0.03	0.02
Eau, Gaz, Electricité	95.75	1.14	1.57	0.70	0.42	0.28	0.14
Diverses	98.66	0.81	0.27	0.27		0.09	
Ensemble	98.25	0.78	0.68	0.17	0.09	0.02	0.01

Source I.N.S.E.E.

Les établissements de bonne taille — sinon les géants et les grands — ne font cependant nullement défaut. Les centrales hydro-électriques d'abord font fort honorable figure. La puissance équipée l'indiquait déjà. Saint-Dalmas-de-Tende, le Bancairon et Saint-Martin-Vésubie sont assurément fort loin des grands équipements

désormais classiques des Alpes du Nord; ils n'atteignent pas au 1/5 de la puissance de Monteynard, au 1/10 de Roseland et sont encore dépassés par Cognet sur le Drac et Hospitallet sur l'Ariège. Ils sont bien loin aussi des 320 000 kW de Serre-Ponçon et des 310 000 de Jouques. Ils battent cependant nettement bon nombre de concurrents respectables : Carla-Raviège, Golinhac, Argentat, Vaussaire, Saint-Hilaire [33].

De son côté Valabres est à égalité avec Grangeat sur la Loire et supérieur à Hautefage sur la Maronne. La Courbaisse surclasse Asasp et Migoelon. Feissons est distancé par Paganin et fortement talonné par Breil [33]. Le Fontan accuse plus de 2 500 kW de supériorité sur le Fournel. D'autre part, si les retenues utiles sont modestes, existe-t-il au moins un gros ouvrage avec le réservoir des Mesces : 10 millions de m^3 de réserve derrière une digue de 78 m, plus haute que celle de la Chaudanne, à peine moindre que celle de Chastang [33].

A côté de ces équipements hydro-électriques, les industries de transformation offrent aussi d'indiscutables cas d'installations de bonne ampleur moyenne. Les cimenteries de Contes et de la Grave de Peille en font partie; les blessures qu'elles infligent au relief risquent toutefois de faire illusion. Il n'est pas contestable qu'elles disposent d'un excellent outillage et de beaux bâtiments : leurs fours tournants constituent des pièces de choix notamment. Avec 201 et 216 travailleurs, elles sont quand même fortement dépassées.

GRANDES ET PETITES INSTALLATIONS DANS LES ALPES-MARITIMES

Industries	Installations employant..... personnes					
	10 à 20	20-50	50-100	100-200	200-500	500-1000
Extractives	11	2				
Alimentaires	34	13	4			
Cuirs	10	11	3			1
Textiles						
Habillement	21	30	9	3		
Bois	31	19	7	1		
Papier Polyg.	10	12	2	3	1	
Métallurgie	2					
Mécanique	47	44	6	8	2	1
Telluriques	21	18	4	3	1	
Chimie	8	27	6	3	2	1
Bâtiment	204	162	40	23	4	2
Eau, Gaz, Electricité	8	11	5	3	2	1
Diverses	9	3	3		1	
Source I.N.S.E.E.						

Par l'établissement de la S.E.B. qui succède aux Aciéries du Nord à La Bocca d'abord et occupe une dizaine d'hectares dont 60 000 m^2 pour les ateliers et leurs dépendances et 1 000 m^2 encore pour les bureaux de la direction et des services administratifs. Il dispose d'un outillage modrene et de haute qualité. Son organisation qui comporte un bureau des méthodes est très rationnelle permettant le travail à la chaîne. Il mobilise enfin quelque 650 travailleurs.

Par l'établissement de l'I.B.M. ensuite qui dispose, sur un terrain de 23 ha, d'un bâtiment ultra-moderne de 14 000 m^2 à deux étages, très richement équipé, abritant 450 personnes et aussi par les Ateliers de Sud-Aviation, les Laboratoires Ronchèse, les installations de Nice-Matin (qui, à côté des linotypes et rotatives, comportent un bel atelier de photogravure) occupant respectivement encore 328, plus de 200 et 255 travailleurs.

Plus besoin non plus de recourir aux sociétés immobilières comme dans le Ponant pour étoffer la liste. La Société Icart qui ne figure sur aucun relevé officiel exécute des travaux d'installations sanitaires et de chauffage bien au-delà du secteur rivierasque; elle en a réalisé jusqu'en Alsace. La Société Véran et Costamagna ne dispose pas seulement de platrières et de briqueteries dans le département : on a déjà rencontré un de ses établissements dans le secteur varois. L'entreprise d'installations électriques Albertini emploie en perma-

(33) Pour les puissances comparées : Argentat 46 500 kw, Golinhac 40 500, St-Hilaire 36 750, Carla Raviege 34 000, Vaussaire 33 000, Hautefage 25 000, Asasp 22 000, Migoelon 19 000. — Pour les retenues : 115 000 mc pour le Boreon-Vésubie, 80 000 pour Valabres, 900 millions à Serre-Ponçon, 118 à Monteynard, 24 à Roseland, 11 encore à Cognet. — Les grandes digues de retenue françaises sont celles des barrages de Tignes 180 m, Roseland 150, Chambon 136, Sautet 126, Bort et Serre-Ponçon 120, Sarrans 113, Genissiat 104, Castillon et Cap de Long 100, l'Aigle 95, Marèges 90, Brimont 88, Chastang 85, Le Chatelot 77, Enchanet et la Chaudanne 75.

nence près de 270 personnes, la Société industrielle Electrique du Sud-Est près de 200, les Sociétés de construction Thorrand, Spada, Triverio, Nicoletti, qui possèdent parfois des carrières, en mobilisent 204, 215, 339 et 366, les parfumeries et distilleries d'essences aromatiques Lautier et Chiris, plus de 200 et 250.

5) Bâtisse, précision et recherche.

Sur le plan du régime de production, il est clair, à considérer la couverture et les entreprises que l'industrie du bâtiment vient en tête, que les industries alimentaires, de l'habillement, telluriques et du bois gardent de bonnes valeurs tant pour la part d'emploi que pour les pourcentages de volumes d'affaires qu'elles s'assurent et que les textiles viennent en queue de liste avec le travail des cuirs, l'extraction, la métallurgie. Il en allait ainsi dans le Ponant; quatre dissemblances apparaissent pourtant. *Le bâtiment et les travaux publics l'emportent plus nettement* avec près de 34 % de l'emploi total, contre guère plus de 25, et plus d'1/3 encore du volume d'affaires global déclaré. *La mécanique passe du 3e au second rang rejetant l'alimentation et la confection aux 3é et 4e places,* consacre le meilleur aux activités de précision parmi lesquelles l'orfèvrerie joue un rôle important comme à Monaco et fait apparaître *une forme d'activité inconnue dans le Ponant, celle de la recherche appliquée :* l'établissement de l'I.B.M. à La Gaude s'intitule officiellement C.R.E., Centre d'Etudes et de Recherches, et sur ses 450 employés, 400 sont des ingénieurs et techniciens appliqués à concevoir des machines à calculer nouvelles, à élaborer des prototypes, à en vérifier le comportement dans des bureaux d'études, des laboratoires de métallographie et d'électronique. Il est d'ailleurs certain que si l'on pouvait la préciser, la valeur de cette production comptabilisée au siège parisien d'I.B.M. France, gonflerait le volume d'affaires des activités mécaniques bien au-delà des 15 % qu'il représente sur la base des déclarations purement locales, part longtemps très minimisée au surplus par l'évasion financière de l'atelier des Aciéries du Nord qui possèdent d'autres installations (Maubeuge) et dont le siège est aussi parisien, et de Sud-Aviation qui se trouve dans une situation assez voisine de celle de l'arsenal toulonnais ou de certaines firmes spezines. *La chimie de son côté occupe la 5e place au lieu de la 8é,* notamment en raison du développement de la parfumerie qui traite de grosses affaires. Enfin, *papeterie et industries polygraphiques sont également en progrès* par rapport à la situation que leur fait le Ponant ligure : plus de 4 % des affaires annuellement traitées dans le district et 3,6 % de l'emploi contre 1,4. De là finalement, *moins d'atonie avec des dominantes plus affirmées ou tout ce qui touche à la précision se gonfle à côté de la bâtisse.*

6) Une puissance à base de juxtapositions.

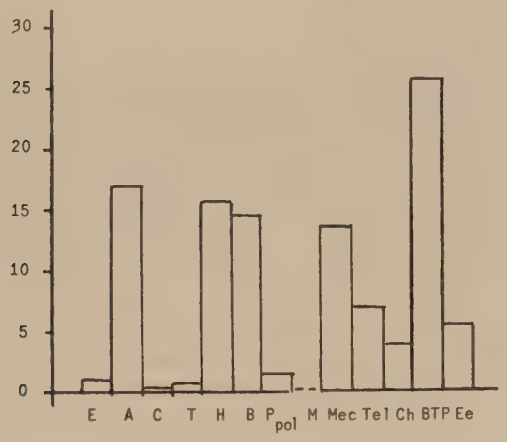
Installations moyennes et formes réduites s'ajoutent pour donner un total impressionnant : 13 000 établissements : plus du quadruple de ce qu'en comptent le Ponant et le secteur de Savone, autant qu'on en dénombre dans les domaines gênois et chiavarais réunis !

Les branches productives prennent d'autre part toujours des développements obsolus plus forts du côté français, même lorsqu'il ne leur revient qu'une part moindre de l'activité totale. L'Eau, le Gaz et l'Electricité s'attribuent 5,1 % de la force de travail dans les deux cas; or, il s'agit de 3 000 personnes dans le district français, de moins de 700 dans l'italien. Confection et habillement participent pour 12,6 % dans les Alpes-Maritimes et pour 13 sur la Riviera des Fleurs mais les valeurs absolues sont de 8 000 et de 1 500. Pour les industries alimentaires, les parts sont de 9,4 et de 17 %, les emplois de l'ordre de 6 000 et de 2 500.

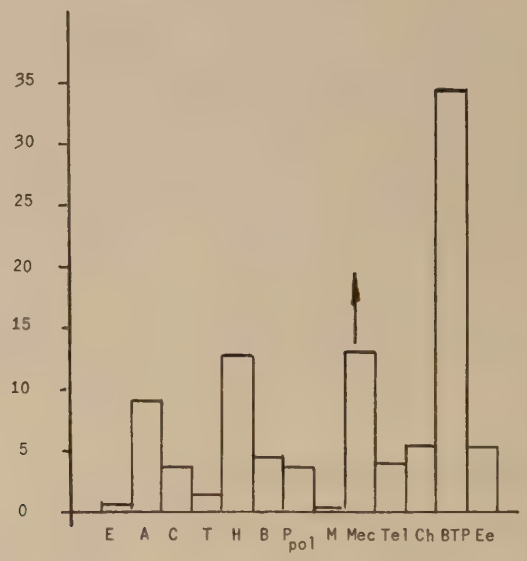
La puissance industrielle de la Côte d'Azur est, en conséquence très nettement supérieure à celle de la Riviera des Fleurs. Le défaut de chiffres d'affaires globaux pour les rivages italiens n'autorise pas la comparaison souhaitable et les données dont on dispose pour les sociétés anonymes de ce district sont trop sporadiques pour qu'on en retire le même profit que dans les secteurs où elles tiennent plus de place. Mais la comparaison des volumes d'emploi, des consommations énergétiques et des productions poids ou masse, ne laisse aucun doute et donne des ordres de rapport. L'effectif de travailleurs absorbés par l'industrie se situe ici autour de 60 000, le quadruple de ce qu'elle mobilise dans le Ponant. A côté de 87 000 tonnes de charbon, la consommation haute tension est de 137 millions de kWh, c'est encore le quadruple de ce qu'exige le Ponant. Se classant après les progrès des Basses-Alpes au 4 rang des producteurs d'électricité provençaux, les Alpes-Maritimes fournissent un an dans l'autre un milliard de kWh [34]. C'est quelque 15 fois ce que fournit la Riviera des Fleurs. Les livraisons de ciment sont de 342 000 tonnes en 1961, alors que la Province d'Imperia

(34) Pour toutes les données numériques de ce paragraphe : (1) Années 1962-61. Les Bouches-du-Rhône ont produit 1 296 millions de kwh en 1960, 1 549 en 1961, le Vaucluse 2 249 et 2 024, Les Basses-Alpes 956 et 1 300, Les Hautes-Alpes 751 et 708, la Corse 48 et 57, le Var 15,7 et 12,7, Les Alpes-Maritimes 1 143 et 941.

n'extrait pas 40 000 tonnes de calcaire et que les apports des groupes alassien et albengais sont minces. Près de 11 000 logements ont été terminés la même année alors qu'on était loin d'atteindre le double de pièces sur les rivages ponantins. Le reste à l'avenant.



Ponant



Alpes-Maritimes

Fig. 15. — *Régimes de production des Rivieras.*

Même légende que pour les secteurs Spezin et Toulonnais.
Papier et industries polygraphiques réunies.

Est-ce à dire pour autant que les Alpes-Maritimes montrent des relations fonctionnelles plus serrées que le Ponant ligure ? Il n'y paraît guère. Le seul pôle d'impulsion est l'industrie du bâtiment et des travaux publics qui sollicite l'extraction, la fabrication des goudrons fortement utilisés pour les revêtements routiers, l'exploitation forestière et le travail du bois, la production de matériaux de constructions, les charpentes métalliques aussi. Ce rôle moteur atteint cependant assez vite sa limite. Les goudrons ne constituent qu'une partie de l'activité chimique dont les gros chiffres dépendent fortement des distillations aromatiques, de fortes quantités de grumes sont exportés sans transformation, une autre part est consacrée à la fabrication de châssis et de serres et une large proportion des bois utilisés sur place pour le bâtiment où l'ébénisterie vient de l'extérieur. Les matériaux de construction ne constituent pas tout dans l'industrie tellurique où poterie et céramique ont leur part comme le montrent les ateliers de Biot et de Vallauris et les charpentes métalliques sont aussi pour une part non négligeable destinées à des usagers auxquels le bâtiment ne s'apparente qu'accessoirement. Pour le reste, l'indépendance est de règle : entre textile et habillement, les liens sont tenus, il n'y en a aucun entre le bois et le papier, la très modeste métallurgie secondaire n'a de rapports qu'avec la petite mécanique, la parfumerie travaille isolément, les montages électriques et électroniques, la recherche mécanique, les industries alimentaires également, les industries polygraphiques elles-mêmes ne sont pas seulement animées par la plethore de minuscules industries indigènes, la prospérité de leurs plus saines entreprises est fonction

de ventes sur un large marché; la firme Cyrnos de Nice doit son essor à des fournitures de fiches mécanographiques et pour calculateurs électroniques jusqu'à Carcassone, Saint-Etienne et Voiron. *La réelle puissance industrielle des Alpes-Maritimes repose sur la juxtaposition.*

CONCLUSION : LE CLIMAT INDUSTRIEL DES RIVIERAS

Dans l'ensemble l'industrie se caractérise ainsi sur les Rivieras par la dispersion, une préférence pour tout ce qui touche au bâtiment et aux productions légères, la part considérable prise par les petites unités. Tandis que les chantiers navals s'atrophient, une foule d'activités, travaillant en ordre dispersé, y prospèrent parmi lesquelles s'affirment la construction d'habitations, les travaux publics, les services de l'eau, du gaz, de l'électricité et l'habillement. La puissance s'émiette entre une multiplicité de petits noyaux ou l'artisanat et les installations mineures l'emportent et dans lesquels la micro-entreprise règne parfois seule.

Dans ce climat la Principauté monégasque constitue un premier foyer, typique par ses productions élaborées — spécifiques au sens de la terminologie des marchés — la part qu'y prennent les organes de commercialisation et financiers, l'insuffisance de main-d'œuvre locale.

Vertus minières mises à part, le Ponant ligure réduit à un chapelet de faibles grains littoraux s'apparente au Var oriental et au Chiavarais par sa faible puissance l'importance relative des artisanats du bois et de l'alimentation. L'huilerie lui confère toutefois une originalité certaine et il offre aussi la particularité d'expédier spasmodiquement, par-delà la frontière, un flot de travailleurs.

Par son ampleur et sa puissance, le compartiment des Alpes-Maritimes soutient au contraire la comparaison avec celui de Savone. Moins en raison des développements qu'y prend la chimie — celle des parfums y réalise de gros chiffres d'affaires mais ne mobilise qu'un nombre de travailleurs assez limité — que de l'épanouissement de la recherche appliquée et de la précision dans la rubrique de la mécanique, de la production hydro-électrique aussi et parce que des unités structurales et morphologiques que l'on pourrait qualifier de moyennes inférieures viennent s'ajouter en proportion très supérieure à une prolifération d'éléments mineurs dont on ne trouve guère l'équivalent que dans le domaine gênois, si bien que toutes les productions se trouvent gonflées.

Dans leur diversité accusée, par la brassée d'éléments mineurs qu'elles apportent et la faible part qu'y prend la grande industrie classique, avec les équilibres insolites de leurs gammes d'activités où la place de la production fondamentale s'amenuise les Rivieras complètent le tableau des formes et des structures de nos rivages et de telle façon qu'elles achèvent de conférer une réelle originalité à leur appareil.

CHAPITRE VI ET CONCLUSION

L'ORIGINALITÉ DES FORMES ET DES STRUCTURES; LES CONTRAINTES PHYSIQUES

Les rivages provençaux, niçois, monégasques et ligures s'inscrivent assurément dans les cadres de l'Occident mécanicien. L'industrie n'y prend cependant qu'avec une moindre fréquence les formes et ne s'y épanouit que plus rarement dans les structures devenues classiques en Europe occidentale, surtout dans ses grands foyers producteurs. Cette situation se traduit en termes de faiblesse relative : l'ensemble qui déroule sa frange de Toulon à la Spezia ne saurait se ranger parmi les régions industrielles de première grandeur, peut être même pas de second ordre.

Dans la recherche des relations causales, contraintes physiques et négligences sont manifestement impliquées : les routes qui s'ouvrent à l'investigation sont cependant d'inégale longueur. Les facteurs naturels ont des effets indirects qui font partie intégrante des ferments et des concurrences où la nature et l'homme mêlent leurs actions de si longue date qu'ils sont inséparables. Il s'agit donc d'abord de jauger seulement le potentiel naturel : gisements, aptitudes à la circulation, ampleur des surfaces propices à l'implantation et au développement des installations productrices.

Il est d'autre part fécond de rapprocher préalablement l'appareil industriel actuel et l'équipement du passé. L'optique dynamique dégage une systématique qui donne de la profondeur à l'appréciation des dons directs de la nature et esquisse liminairement les limites des contraintes physiques.

I. — L'ORIGINALITÉ DES FORMES ET DES STRUCTURES

1) Les caractéristiques morphologiques et structurales.

Sur nos rivages les grappes de surfaces industrielles sont rares, le plus souvent à grains lâches, médiocrement fournies et éparses. Le gros noyau polcévérien se distend vite. Le groupe littoral savonais se fragmente et un net intervalle le sépare des centres bormidiens. L'ensemble spezin manque d'homogénéité ainsi que celui pourtant réduit de Sestri. Les installations niçoises se partagent entre Paillons et Var. Les mines de bauxite se dispersent à travers une demi douzaine de finages. Dans la plus grande partie du département du Var et le Ponant il ne s'agit plus, tout au moins pour les installations fixes, que d'un saupoudrage. De larges vides apparaissent dans le Levant ligure. Nulle part n'apparaît une de ces concentrations géantes dont la Ruhr offre l'exemple classique et où, dans un foisonnement d'usines, de mines, de centres urbains et de cités-pavillons les agglomérations ne peuvent plus se distinguer l'une de l'autre sur des centaines de kilomètres carrés. A l'inverse de ce qui a lieu pour Hambourg, Brême, Hanovre, Brunswick, en Rhénanie ou en Bavière, le passage des foyers aux zones d'industrie diffuse se fait sans transition. Rien de pareil aux périphéries

usinières de type parisien, à l'interpénétration généralisée des villes et des campagnes flamandes, aux chaînes d'usines des vallées lorraines. Quelques foyers littoraux, rarement d'un rayonnement intense, mal reliés par des ourlets riverains d'industrie diffuse et, tout à fait exceptionnellement,un noyau ou une zone d'activité internes : *un tissu industriel lâche.*

Sur ce long ruban *à peu près toutes les grandes branches de la production sont représentées; quelques-unes seulement,* toutefois, *s'y épanouissent vraiment :* la mécanique et les fabrications métalliques qui mobilisent quelque 100 000 ouvriers, la bâtisse qui en occupe 70 000. Encore est-il bien rare que plusieurs s'étoffent ensemble sans qu'on assiste pour autant à des spécialisations locales. Dès le premier contact on est frappé du manque d'accompagnement transformateur dans les communes rouges du Var et il en va de même pour les mines du Val Graveglia. En sens inverse les fabrications mécaniques et métalliques manquent le plus souvent de base sidérurgique. Les formes de transformation l'emportent de très loin et pourtant des faiblesses considérables y apparaissent : les cuirs et peaux, la papeterie n'emploient guère chacun que 1 500 personnes dans tout l'arc ligure. La chimie n'en mobilise pas 300 dans le Var qui n'a, d'autre part, comme les Alpes-Maritimes, à peu près aucune activité textile. Nulle part n'apparaissent les fibres synthétiques et le travail du bois est très accessoire sauf en de rares cas. *Le complexe humain centre industriel-campagne est fréquent, le complexe technique rare et limité.* Dans le meilleur des cas, celui du secteur gênois, le régime de production témoigne d'anémies dans la chimie notamment, tandis que des fabrications à peine industrielles retiennent des effectifs excessifs et peu nombreuses sont les branches entretenant des rapports étroits.

Enfin si la grande industrie puissamment outillée, si les entreprises géantes et rigoureusement organisées ne sont pas absentes elles n'apparaissent que sporadiquement. Hors du cœur gênois, des noyaux savonais fondamentaux, des bases toulonnaise et spezine il n'en reste plus guère et *la petite usine familiale ou d'association simple comme l'atelier artisanal restent en nombre et sont souvent les seuls représentants de l'activité industrielle.* Le recensement de 1961 fait ressortir 9 970 entreprises individuelles dans la province d'Imperia, plus de 12 000 dans celle de Savone, près de 38 000 dans la gênoise et de 8 900 dans la spezine sur des totaux de 10 900, 13 000, 43 700 et 9 700, et ces fortes proportions prennent une valeur significative puisque les petites entreprises et leurs modestes installations retiennent une forte part de la force de travail [1].

2) Les limites de la puissance.

Dans ces conditions la puissance industrielle s'affirme limitée. Le secteur italien ne mobilise pas 220 000 travailleurs en 1961 [2]. On est très loin des 1 700 000 ouvriers lombards et des 800 000 piémontais. La Ligurie ne dispose pas même de la moitié des effectifs venetes ou d'Emilie-Romagne et la Toscane offre encore deux fois plus d'emplois. Il est vrai que les domaines ligures sont exigus : il s'agit, après l'Aoste, de la plus petite région italienne et elle ne comprend que 4 provinces contre 6 au Piémont, 7 à la Vénitie, 8 à l'Emilie, 9 à la Toscane et à la Lombardie. Mais il faut aller jusqu'à l'Aquila en Abbruzzes, à Brindisi en Pouilles, à Caltanisetta en Sicile pour trouver des volumes d'emploi aussi faibles que ceux de la province d'Imperia. La province spezine ne devance de son côté le miniscule Val d'Aoste que de très peu. La province de Savone est tout juste au niveau de celle de Crémone qui est l'avant dernière dans le palmarès piémontais et de celle de Plaisance, queue de liste du classement Emilien et qui ne passe pas pour être industrielle. Gênes même ne précède que d'assez peu Bergame et Brescia, vient après Rome, Naples, Florence, Varese et Côme, ne disposant pas du tiers de l'effectif turinois, du sixième de celui de Milan. Les rapports de force équipée et de consommation électrique ne sont guère plus favorables : plus de puissance installée qu'en Emilie mais moins qu'en Vénétie; 4 fois moins de kW absorbés qu'en Piémont, 7 fois moins qu'en Lombardie, près de 3 fois moins qu'en Vénétie, un retard marqué encore sur le Trentin-Haut Adige, la Toscane, l'Emilie et, finalement, un niveau comparable à celui de l'Ombrie [3]. Il est juste d'ajouter que l'électricité n'est pas la seule source d'énergie et de rappeler que l'emploi n'est qu'un élément de la puissance industrielle mais les volumes d'affaires n'apportent qu'une correction limitée, et la Ligurie reste l'élément faible du triangle Gênes, Milan, Turin.

Alpes-Maritimes et Var ne tiennent de leur côté qu'une place modeste dans l'édifice industriel français. Avec leur quelque 65 000 et 50 000 emplois industriels, ils font bonne figure dans le Sud-Est et le Midi

(1) (20) Tableau 3 : Imprese per forma giuridica e provincia, p. 14.

(2) (20) Tableaux 5 et 8, ainsi que pour tout ce qui suit. En gros : 1°) pour les autres régions : Vénétie 473 000 emplois industriels, Emilie-Romagne 460 000, Toscane 435 000. 2°) pour les provinces de référence : L'Aquila 13 962, Brindisi 12 749, Caltanisetta 12 296, Imperia 12 930, La Spezia 24 970, Val d'Aoste 23 591, Savone 37 024, Crémone 38 113, Plaisance 32 831, Gênes 143 723, Bergame 136 633, Brescia 136 795, Rome 216 215, Naples 166 193, Florence 166 594, Varese 174 873, Côme 155 448, Turin 448 867, Milan 917 453.

(3) (6) Vol. 1, 1961, 1re partie, tableau 70. Consommation piémontaise en millions de kwh = 4 307, lombarde 7 860, venete 3 195, du Trentin-Haut Adige 1 790, de la Toscane 2 033, de l'Emilie 1 673, de l'Ombrie 1 097.

Méditerranéen mais c'est surtout parce que les unités voisines sont faibles : entre 6 et 7 000 dans les Basses-Alpes et Hautes-Alpes, moins de 30 000 en Vaucluse, de 50 000 dans le Gard. Dès qu'on compare avec les Bouches-du-Rhône, le ton change et les effectifs ne sont plus guère que de l'ordre du tiers (4). Si l'on atteint ainsi des volumes d'emploi comparables à ceux de la Somme, de l'Aisne, de la Marne, de l'Oise, de l'Eure, des Ardennes, le décalage est fort par rapport aux grands départements industriels français : la Seine-Maritime qui rassemble plus de 180 000 ouvriers, la Seine-et-Oise, le Pas-de-Calais, le Nord et la Seine qui en comptent plus de 325 000, 250 000, 500 000 et plus d'un million. Même constatation pour la consommation haute tension, où les 135 et 137 millions de kWh absorbés par nos départements en 1960 font bien pâle figure devant l'appétit des départements parisiens, du Nord, mosellans, savoyards, pyrénéens, et même en face des 1 137 millions des Bouches-du-Rhône et des plus de 800 millions du Gard, ici encore les autres données numériques ne font que confirmer une position modeste sinon faible (5).

II. — L'INDUSTRIE TRADITIONNELLE EN LIGURIE CENTRALE

Dans le premier tiers du XIX[e] siècle, tout au long de nos 600 km de rivages s'individualisent 3 grands ensembles. Le premier rassemble, en Ligurie Centrale, un élément gênois et un élément savonais relativement de haut niveau et de bon équipement quoique dissemblables. On peut rassembler le Ponant et le Levant ligure beaucoup moins bien dotés. La Provence orientale enfin est richement pourvue.

1) Le foyer gênois et ses prolongements.

Dans le secteur gênois *la ville même constitue un foyer bourré d'installations.* On y dénombre, dans les années 1830, 123 forges au charbon mobilisant plus de 700 personnes et des fabrications de lits en fer, qui semblent avoir quelque renommée d'élégance, emploient plus de 300 ouvriers et représentent quelque 120 tonnes annuelles. L'orfèvrerie qui exécute d'admirables travaux de filigrane compte 75 ateliers et rassemble 600 personnes sans compter les 16 ouvriers de l'Hôtel des Monnaies. Près de 120 ébénistes emploient 565 travailleurs et il faut joindre à ce travail artistique les fabrications de tabatières en bois de figuier peintes en noir ou en rouge, de coffrets et de menus bibelots englobés sous le nom d'objets de la Magdalena, du nom de la rue qu'elles animent, ainsi qu'une trentaine d'ateliers de l'ivoire réunissant encore 120 compagnons. Les fabriques de pâtes alimentaires sont presqu'aussi nombreuses que les ateliers de métaux précieux et fournissent à peine moins d'emplois. Grandes spécialités du cru, les fleurs artificielles et la teinturerie, réputée pour ses rouges (ceux de l'atelier Rolla notamment) alignent, chacune de son côté une dizaine d'installations et 380 emplois. Deux douzaines d'ateliers et près de 250 personnes s'affairent au travail des coraux apportés par une respectable flotille qui dépasse largement les côtes sardes pour aller pêcher jusqu'en Corse et en Afrique ou venus du marché de Livourne. La chapellerie consomme quantité de peaux de lapin et de poil de chameau. Une viingtaine d'entreprises de bonneterie emploie encore plus de 200 personnes. Trente trois de cotonnades, davantage que pour le corail, entretiennent toute une cohorte de marchands spécialisés, les « Bambagiari » dont les boutiques truffent Sottoripa tout bruissant de 1 500 métiers. Six installations retiennent plus de 100 personnes dans les soies et velours. Deux importantes affaires mobilisent une trentaine d'ouvriers et ouvrières dans la seule confection de « calottes rouges », dont 9 000 douzaines prennent la route du Levant (6). Voiles et pavillons de navigation occupent autant de travailleurs que l'ivoire. Une bonne douzaine d'ateliers de typographie emploient plus de 150 personnes. Les confiseries trois fois plus nombreuses, fournissent autant d'emplois. La savonnerie et la fabrication de céruse dont la réputation semble méritée mobilisent encore l'une et l'autre une centaine de travailleurs.

A ces branches essentielles, un grand nombre d'autres fabrications moindres forment une suite fort digne : chandelles de cire et de suif largement exportées vers le Piémont et le Milanais, pays d'huile chère, corderie qui fournit bien au-delà des besoins de la marine locale, fonderie de caractères, ganterie qui dispose de larges marchés en Lombardie, dans les Duchés de Parme, de Plaisance, en Toscane et dans les Etats de l'Eglise, articles des « Stopieri », c'est-à-dire de filoselle, dont les 7 fabriques donnent de l'ouvrage à une foule de travailleuses à domicile et jusqu'à l'amadou et aux allumettes.

(4) (1) Année 1962 tableau 103, p. 29.

(5) (1) Année 1961, tableau 312-2. L'annuaire 1962 donne pour 1961 : 129,2 millions de kwh pour le Var, 169,4 pour les A.M., 839,3 pour le Gard, 1 190,9 pour les Bouches-du-Rhône.

(6) (163) Vol. I. L'industrie, passim ainsi que pour tout ce qui suit. Il s'agit ici des ateliers De Albertis et Peirano qui vendent des fez aux pays musulmans.

FABRIQUES ET EMPLOI INDUSTRIEL DANS LA PROVINCE DE GÊNES VERS 1830 (7)

Nature des Fabrications	Nombre de fabriques ou ateliers		Personnel	
	en ville	en province	en fabrique	hors fabrique
Amidon	2	1	20	-
Amadou et allumettes	8	-	28	-
Brasseries	2	1	13	-
Boîtes, Madeleine	12	-	42	-
Ceruse	3	10	93	-
Cartes à jouer		5	128	-
Chapeaux	18	4	232	-
Chapeaux de paille	2	-	23	-
Cire, Chandelles	19	-	72	-
Coraux	24	-	247	4 000
Chandelles suif	9	-	57	-
Confiserie	34	-	146	-
Couvertures laines	5	3	55	-
Cotonnades	33	-	262	3 100
Filat. coton	1	5	203	1 890
Bonneterie	19	-	200	610
Cire à cacheter	2	-	12	-
Corderie	3	9	32	190
Colles	2	-	12	-
Draps & tissus lai.	5	1	213	100
Calottes rouges	2	1	29	30
Dentelles, Broderies	14	-	40	1 670
Fleurs artific.	11	-	382	-
Fonderie de carac.	2	-	32	-
Forges au charbon	123	11	766	-
Gants	6	-	45	810
Instrum. précision	2	-	11	-
" musique	5	-	22	-
Liqueurs, Parfums	23	-	51	-
Lithographie	1	-	13	-
Lits en fer	11	-	302	31
Mèches pour lampes	2	-	19	-
Hôtel des monnaies	1	-	16	-
Ebénisterie	119	-	565	-
Const. navale	-	6	1 790	-
Métaux précieux	75	-	600	-
Ivoire	31	-	124	-
Chimie	12	-	38	-
Papeteries	-	160	3 676	-
Raffineries sucre	-	1	18	-
Savonneries	6	12	98	-
Soies, Velours	6	-	102	400
Tissus filoselle	7	-	42	1 600
Typographie	13	-	160	-
Toiles	5	?	130	310
Toile cirée	1	-	13	-
Teinturerie	10	-	380	-
Tanneries	-	28	243	-
Pâtes alimentaires	71	-	561	-
Voiles, Pavillons	7	-	113	-
Totaux	769	258	12 471	14 741

(7) (163) Vol. I, p. 364.

Tout autour de la ville, d'autre part, *les villages voisins participent activement à cette activité industrielle, et, au-delà de l'immédiat environnement apparaissent des foyers satellites.* La bonneterie mobilise 600 personnes dans la campagne proche, le corail 4 000, les cotonnades plus de 3 000, la dentelle et la broderie près de 1 700, la ganterie 800, les soies et velours 400, la filoselle 1 600, la toilerie 300; dans presque tous les cas beaucoup plus (jusqu'à 20 ou 30 fois) que n'en fournit la ville. C'est hors des murs que sont établis les chantiers navals, 6, qui emploient autant d'hommes que les 3 principales industries urbaines réunies (près de 1 800 contre 1 860 à la forge, au travail des métaux précieux et aux pâtes alimentaires) et l'unique raffinerie de sucre. C'est à Sampier d'Arena, à Pra, à Varazze que sont les plus importantes corderies du secteur. Masone, Campofreddo et Rossiglione apportent un complément de 11 forges au charbon et les hauteurs d'entre Scrivia et Polcevera sont toutes saupoudrées de forges catalanes. Aux 3 fabriques de ceruse urbaines le reste du secteur en oppose 10, à une seule filature de coton 5, aux 6 savonneries 12. Il n'y a dans la cité aucune fabrique de cartes à jouer, aucune tannerie, aucune papeterie; on en dénombre en revanche 5, 28 et 160 (surtout à Voltri, Pegli, Arenzano et Varazze) sur les rivages et dans les vallées avec des effectifs parfois impressionnants : 128 seulement pour les cartes, déjà près de 250 pour la tannerie, 3 676 pour la papeterie qui, à elle seule, accapare plus du tiers de l'effectif industriel.

Dans ces conditions, la ville et ses enveloppes campagnardes d'une part, les centres satellites d'autre part, constituent un ensemble dont ni l'équipement industriel ni l'activité ne sont méprisables. Sans tenir compte de l'exploitation forestière sur laquelle nous sommes mal renseignés par les enquêtes et recensements anciens et qui paraît n'avoir été que de mince intérêt, des carrières de plus d'importance, de la bâtisse et des artisanats ruraux ou de bourgade, les soixante communes de l'ancienne province de Gênes, dont le Chiavarais est exclu, rassemblent un bon millier de manufactures ou d'ateliers et mobilisent dans l'industrie plus de 27 000 personnes dont près de 15 000 hors les murs [8].

2) La dispersion savonaise.

Le littoral savonais comporte également *un centre majeur constitué par Savone* et qui fait comme Gênes, un large appel aux petites agglomérations périphériques. On y retrouve le travail des pâtes alimentaires, la typographie, la savonnerie, des fabriques de cire, l'orfèvrerie, des ateliers du meuble, formes typiquement urbaines de l'époque. Aucune cependant ne multiplie les ateliers et les manufactures sont plus rares : 3 fois moins de savonneries, 6 fois moins de fabriques de cire, 20 fois moins d'ateliers d'ameublement. Surtout certaines fabrications très développées à Gênes disparaissent pratiquement tandis que d'autres prennent une importance très supérieure. Plus ou guère d'objets de la Magdalena, de teinturerie, d'atelier du corail, de chapellerie, de ganterie, de colle, ou de céruse. Les textiles se réduisent à 4 fabriques de lainages, dont l'hospice des pauvres situé à 6 km de la ville, et à 3 manufactures de bas — mobilisant il est vrai un millier de paysannes —, à une petite filature de lin dans la campagne immédiate (ne fournissant pas 2 000 m par an) et à moins de 300 métiers à toile de coton destinés aux voiles de navire autant qu'à l'habillement. La ville dispose en revanche d'un petit chantier naval d'un peu plus de 400 tonneaux de capacité. C'est manifestement à cette présence que répond la fabrication de toile à voile; elle conditionne aussi une petite production d'ancres. Mais les véritables originalités savonaises résident dans le travail du bois qui marque une forte préférence pour la fabrication de barils et de tonneaux, l'essai d'une « fabrique de vitriol bleu » qui employa jusqu'à une dizaine de personnes, le développement d'une poterie livrant des faïences bleues assez fines à travers toute la Ligurie, au Piémont, dans le Montferrat, la Toscane, la Sardaigne, la Corse et jusque dans le Levant et les pays barbaresques, l'activité de 9 tuileries qui jouissent aussi de larges marchés, étalés depuis Odessa jusqu'à Alger et Alicante [9].

Ce noyau original est doublement flanqué de foyers littoraux de moindre ampleur mais dont chacun apporte sa contribution, développant la gamme des productions ou en accroissant le volume. A l'Ouest, par-delà les 2 tuileries de Zinola, Vado offre des fours à chaux, Quiliano une papeterie et nombre d'ateliers de barriques et de planches, Noli se consacre à une pêche du corail que l'on peut considérer industrielle, Finale dispose d'une fabrique de colle, d'une savonnerie, d'une manufacture de cordages, d'un chantier naval de capacité supérieure à celui de Savone, de 2 tanneries, de 3 ateliers à cire, de 4 pour cartes à jouer et de magnifiques carrières de meulière — les palais gênois en sont faits —, Pietra et Loano ont chacune aussi son petit chantier naval et 1 autre établissement : papeterie dans le premier cas, savonnerie dans le

(8) Pour les carrières : marbre vert de Pietra Lavezzara, pierre à chaux de Sestri et Cogoleto, gypse d'Isoverde, pierre à bâtir de Premontone, albâtre de Gazzo, marbre de Varenna, un peu d'amiante à Pegli, quelques pyrites et de modestes grattages de sulfate de magnésie au pied de la Madone di Guardia. (163) Vol. I : les produits du sol, p. 210-212.

(9) (164) Vol. II. Chap. V passim, ainsi que pour le paragraphe suivant.

second. A l'Est, Albissola qui ne constitue encore qu'une commune partage avec Savone la desserte du marché des faïences en se consacrant à des fabrications sombres et plus grossières et y ajoute la dentelle noire dont elle s'est fait une spécialité, Celle se consacre aux filets et engins de pêche, enfin, Stella s'adonne au moulage de bustes en plâtre [10].

En arrière des rivages la mine, le bois, la verrerie et la forge manifestent une réelle vitalité. Le gisement de Bistagno qui offre quelques minces effleurements houillers « sur 13 lieues de long et 5 à 6 de large » au dire de Chabrol de Volvic est déjà bien marginal, au voisinage d'Acqui. Mais celui de Cadibona, près des sources du Letimbro, découvert en 1786 puis affermé par un savonais et un gênois a été exploité à l'aide de 100 m de galeries et a fourni les arsenaux de Gênes, de Livourne et même d'Espagne [11]. « Le bois de ce département, écrit encore Chabrol de Volvic, observateur consciencieux et averti, au moins dans les domaines du commerce et de l'industrie, occupe le premier rang parmi les productions territoriales » et, de fait, Battifoglio, Bagnasco, Calizzano, Osiglia, Massimino, Murialdo, Cairo, Giustenice, Mallare, Sassello, Toirano, Verezzi, Cadibona, Ferrania sont toutes bruissantes des cognées et des scies à main et à eau débitant les troncs destinés à fabriquer les fonds de tonneaux, les barriques, les caisses à transporter les fruits, les planchers des habitations, les coques des barques. A Altare, 5 grands fours refondent les cassons et 6 fabricants produisent jusqu'à 3 000 quintaux de verrerie vendus jusqu'à Gênes, Alexandrie, Turin, Nice et même « au-delà » [12]. Les forges, introduites par les Bénédictins d'Osiglia au XII^e^ siècle puis répandue à Calizzano et, de proche en proche, jusqu'à Sassello et Ronco, ont été 46 à la fin du XVIII^e^ siècle et à l'époque impériale on en compte encore 1 à Bardineto, à Cosseria, à Roccavignale, à Pallare, à Orba, à Martina, à Magliolo, 3 dans chacune des communes d'Osiglia, de Bormida, de Mallare, de Cairo, de Pontinvrea, de Tiglietto, 4 à Calizzano, 5 à Sassello; en tout 34 expédiant régulièrement non seulement sur le littoral où leur fer sert aussi bien à fabriquer les cercles de roues que les ancres et les hameçons mais encore vers le Piémont, la Sardaigne, Gênes, Marseille, Naples et la Romagne [13].

L'industrie apparaît ainsi essentiellement diffuse dans le domaine savonais, beaucoup plus que dans le secteur gênois et, finalement, d'un degré plus faible. La présence d'un gros foyer fait défaut et les lacunes sont sensibles. *On ne saurait donc y trouver ni la même masse de travailleurs,* ni, certainement, *les mêmes volumes d'affaires.* Il faut renoncer à établir une comparaison précise sur ce dernier point [14]. Il paraît, par contre, certain que les volumes de production du savonais ou le potentiel de ses installations restent inférieurs. Sans doute le bois fournit-il des revenus plus qu'appréciables : plus de 800 000 francs avec ses larges 2 millions de quintaux en 1807. Mais les chaux de Vado n'entretiennent pour leurs ventes au loin qu'une toute petite dizaine de caboteurs et moins de 50 marins et le trafic par terre est modeste. Les tuileries et briquetteries ne travaillent que 6 mois par an : du 15 avril au 15 octobre. La verrerie d'Altare ne laisse pas plus de 80 000 Francs de revenu net. La forge ne travaille que les 5 mois les plus cléments et il reste, à Osiglia par exemple, du charbon de bois inutilisé, cependant que la production de fer se limite à moins de 800 000 « quintaux décimaux ». Le plus gros des chantiers navals, celui de Finale n'a qu'une capacité neuf fois moindre que celui d'Arenzano. Le rapprochement du nombre global d'établissements impose des conclusions de même ordre et de même sens : il est significatif que le secteur savonais ne totalise qu'une quarantaine de forges dont 33 au bois contre 133 au charbon à Gênes; et s'il prend un léger avantage sur le plan des industries alimentaires, avec, par exemple, une centaine de fabriques de pâtes au lieu de 71, il n'y a certes pas de quoi compenser le retard dans la ganterie, les textiles, la teinture, l'ébénisterie, la chapellerie ou la fabrication des fleurs artificielles. Au demeurant, les volumes d'emploi ne laissent subsister aucun doute : en face des 27 000 travailleurs qu'elle requiert dans le gênois, l'industrie n'en exige pas plus de 21 à 22 000 dans le secteur savonais; encore entre-t-il dans ce nombre 2 800 transporteurs de bois pour les tuileries, 1 500 pour les forges — au bas mot, à raison d'une cinquantaine par installation — et encore un gros bataillon pour les poteries et faïenceries qui consomment 60 000 quintaux de bois à feu par an charriés à grand renfort de mulets [15].

(10) Chabrol de Volvic énumère une longue série de filets de pêche fabriqués à Celle : sciabega à larges mailles long de 100 m et requérant les services de 14 personnes, rastello de petites dimensions au contraire, tartano plombé, palamite chargé d'hameçons, bestinara à double maille pour retenir le poisson par les ouies, tranaggi spécialement adapté à la haute mer et aux anchois, sans compter les autres engins comme les paniers d'osier à ouverture conique (164), p. 237-8.

(11) (164) Vol. II. Chap. V, p. 263 sqq. Pour le bois, p. 217 sqq. Listes des usines et fabriques, p. 243.

(12) (164) Vol. II. Chap. V, pp. 267 sqq.

(13) (164) Vol. II. Chap. V, pp. 307 sqq.

(14) Outre que les recensements et enquêtes ne coïncident pas dans le temps les calculs ne reposent pas sur les mêmes bases : ceux qui concernent Gênes sont globaux et par branche industrielle, au demeurant le plus souvent estimatifs; ceux de Savone reposent sur l'impôt et s'établissent le plus souvent pour une fabrique ou un atelier échantillon (163) et (164) : L'industrie.

(15) (163) et (164) : l'industrie, passim — Le chantier naval de Finale n'a qu'une capacité de 510 tonneaux contre 4 390 pour celui d'Arenzano. Pour l'organisation de la forge de l'arrière pays savonais (164) II, p. 309.

III. — LES CONTRASTES DU LEVANT ET LA PAUVRETÉ DU PONANT

Les deux branches du croissant ligure se caractérisent par un sensible affaiblissement de l'équipement et de l'activité industrielle. Dans les deux cas, on atteint à une véritable pauvreté mais le Levant offre plus de contrastes.

1) L'exception Chiavaraise.

Les domaines du Levant n'ont guère retenu l'intérêt des observateurs du passé et les quelques données des recensements sont souvent moins explicites encore. De Bogliasco de Pieve, de Sori, les auteurs anciens sont beaucoup plus préoccupés de préciser la situation à l'embouchure du torrent, l'éparpillement sur les pentes parmi les oliviers et les pins, la dispersion en hameaux dans un site riant. *Sur toute cette riviéra orientale de Gênes, l'industrie ne semble avoir pris quelque développement qu'en de bien rares points :* à Recco, avec un artisanat des « horloges de Campanille », des fabrications de filets qui s'apparentent étroitement à celles de Celle, une petite construction de barques et barcasses, à Uscio, où parmi des carrières d'ardoise et à chaux, semble avoir débuté l'horlogerie, dans le haut Avegno qui ajoutait la fonderie de cloches à une semblable spécialité, à Camogli dont les chantiers navals eurent leurs heures de gloire : en reconstruisant la flotte ligure détruite à Aboukir puis lors de la guerre de Crimée.

On n'est guère plus riche de détails et de précisions pour le Chiavarais. C'est que la capitale locale est essentiellement un foyer de desserte campagnarde : un considérable développement de l'orfèvrerie et de la bijouterie en témoigne en même temps que la part faite à la gamme classique des artisanats de bourgade, industries agricoles en tête, notamment les fabriques de liqueurs qui alimentent les dépôts gênois [16]. *Pourtant sur le rivage du Tigullio comme dans l'arrière pays se développent, partout, des activités industrielles typiques et florissantes encore qu'elles ne se gonflent jamais au niveau gênois.* Sur le littoral, à côté des petits chantiers navals, de la corderie utilisant jusqu'à des fibres de roseau, de la fabrication des filets, il n'est guère de foyer qui n'ait son petit outillage pour le travail du coton ou, surtout, la fabrication des tissus délicats et précieux [17]. Il y a littéralement une concordance frappante entre le nombre de feux et le nombre de travailleurs, tout au moins dans la moitié Nord où chaque commune a sa spécialité : macramé à Chiavari, velours à Zoagli, dentelle sur tambour à Rapallo, à Portofino et surtout dans les 3 écarts dont la réunion constituera au XIX^{e} siècle la commune de Sainte Margherite et qui exportent en Toscane et en Amérique [18].

Au Sud de l'Entella, la mine se fait une place à côté des textiles. Le pays sestrais expédie du manganèse à la verrerie de Livourne. Les toponymes de Cavi et de Lavagna sont significatifs et, à partir de Lavagna et de Cogorno apparaît l'exploitation des ardoisières. Cevasco qui insiste sur les broderies tiguliennes ne fait pas plus de place aux ardoises qu'à la forge au bois, bien qu'elles figurent sur son tableau des exportations [19]. C'est cependant là, la spécialité de l'arrière pays bien qu'il semble plutôt s'agir de grattages; 8 000 tonnes par an et 1 900 ouvriers entre 1830 et 1837, peut être 15 000 et 24 000 tonnes en 1860 et 1867 [20].

Littoral et arrière pays chiavarais ont. enfin, en commun, plus que les textiles qui s'anémient en s'écartant du rivage ne laissant que quelques foyers importants comme Lorsica, le travail du bois, spécialement l'ébénisterie. Non seulement les chaises inventées par Campanino à Chiavari jouissent d'un franc succès avec leurs formes légères et élancées et une multitude d'ateliers, mobilisant 500 personnes, se consacrent dans la ville même, à leur fabrication, mais encore la plupart des bourgs et villages de la Fontanabuona, du Val Cicana, de la Valle Sturla, du Val di Modigliana et du Val de Mezzanego leur fournissent montants et barreaux de hêtre et de châtaignier. Le siège chiavarais s'exporte « pour ainsi dire partout » et l'entreprise Campanino a installé une succursale à Gênes [21].

A côté de ce foisonnement qui place le Chiavarais tout de suite après la circonscription de Gênes, *le pays spezin n'a rien de comparable à offrir.* On cite les forêts du Monte Gotto. On signale des mines de charbon à Sarzana et la présence de fer « d'une excellente qualité ». Les argiles « rouges et ferrugineuses, grises et blanches » y sont jugés très abondantes, les gisements de marbre, « très durs, noirs veinés de jaune ou de blanc

(16) La fabrique Bacigalupo (163), p. 258.
(17) A Rapallo les fibres de roseau entrant dans la fabrication des cordages avaient pris le nom de lisca.
(18) La commune de Ste-Margherite ligure a été constituée par la réunion des hameaux de Pescino, S. Siro, Corte.
(19) (163) Vol. I, p. 376.
(20) (68) p. 45.
(21) (163) Vol. I, p. 340.

gris cendré et sanguin », inépuisables [22]. Mais Chabrol de Volvic qui s'est tout spécialement intéressé au secteur en raison des projets de Napoléon et sur son ordre se borne à ces constatations et son enquête, la plus pénétrante sinon la plus étoffée, conclut à une sous utilisation de ces possibilités. Le bois n'entraîne ni le développement du meuble comme à Chiavari, ni celui de la construction navale comme à Camogli, ni celui des fabrications de barils et de caisses comme sur les rivages savonais. Les carrières de marbre sont insuffisamment exploitées : l'extraction des argiles sans rapport avec la puissance des gisements. Il est remarquable que l'indication des gites ferreux s'accompagne de l'observation que ce métal « reste d'un bas prix en raison du manque de débouchés » alors qu'elle suit immédiatement la mention du charbon sarzanais [23]. *La principale industrie des populations spezines, c'est encore le tissage, peut-être répandu, mais sans réelle ampleur, de toile à voiles.*

2) **Le Ponant.**

Si l'activité industrielle faiblit ainsi à l'Est de Gênes avec à peine un modeste renouveau autour de Chiavari, mais un déclin brutal à partir de Sestri Levante, les rivages occidentaux offrent l'image d'une dégradation que n'interrompt aucun sursaut de vitalité.

Dans le secteur d'Impéria, le bois reste d'une grande importance, à peine moindre que dans le savonais. Chabrol en estime le revenu à plus de 560 000 francs, aux beaux temps de l'Empire, dans la province de Port Maurice, contre 826 000 dans l'arrondissement de Savone, 750 000 dans celui de Ceva et seulement 250 000 dans celui d'Acqui [24]. A Cosio, à Mendatica, à Pornassio l'abondance en est telle que le quintal se paie 30 centimes sur la coupe [24]. Minoterie et huilerie s'y développent aussi, mieux que nulle part ailleurs [25]. Les moulins à blé sont partout et l'on en dénombre 235 dans l'arrondissement de Port Maurice contre 180 à Savone, 60 à Acqui, 57 à Ceva. Les moulins à huile abondent proportionnellement plus encore : le littoral en est constellé ainsi que les basses vallées et plus de la moitié de ce qu'en compte le département de Montenotte se concentre là : 168 sur un total de 280. Mais hors de ces formes intimement liées à la vie paysanne et rurale il ne reste que fort peu de chose. Port Maurice donne comme Chiavari la préférence aux activités de desserte campagnarde sans que le meuble ni les textiles y connaissent — et de loin — la même faveur : l'huilerie qui s'y épanouit n'entretient qu'une fabrication de barile et de tonneaux et une petite savonnerie; la construction navale y est souffreteuse, la fabrication de la cire réduite à un petit atelier. Oneille dispose d'un chantier naval un peu plus solide, de quelques corderies et d'une tannerie. Alassio a le même équipement. Laigueglia, Santo Stefano, Cervo, Diano Marina n'ont guère chacune qu'un chantier naval et le plus gros ne mobilise pas plus de 4 hommes. Albenga ne consacre, en dehors des industries agricoles, que quelques hommes à des carrières dont l'importance reste très au-dessous de celles de Finale. Il en va de même à Cisano et l'arrondissement de Port Maurice ne compte qu'une quarantaine de fours à chaux. Tissage, dentelles, broderie enfin pénètrent les foyers; nulle part cependant elles ne prennent cette ampleur qu'elles avaient dans le Chiavarais, le Gênois et même le Savonais.

3) **Le Comté de Nice.**

Tout cela est bien maigre et le Comté de Ncie ne vient guère redorer le blason de cette Ligurie occidentale. Au début du siècle dernier, le tableau de son équipement et de son activité industriels que nous en a laissé Fodéré est affligeant [26]. Comme dans le département de Montenotte, l'huilerie est active et la minoterie aussi. Il y a en 1802, 188 moulins à huile et à ressence dans le département des Alpes-Maritimes et les moulins à blé sont aussi fort répandus, mais l'arrondissement de Grasse est inclus dans le décompte et la plus grosse part lui revient. En dépit d'importations de blé étranger, la fabrication de pâtes alimentaires est modeste et l'exportation limitée [27]. Nice a 10 filatures de soie et les vallées orientales, jusqu'à Nervia, en possèdent également. Dans l'arrière pays les femmes s'emploient à longueur d'hiver à filer des laines blanches et noires. Ce n'est pourtant que dans le Val d'Entraunes où se concentrent les 9/10^{e} de la production et qui exporte vers le Piémont, que le travail de la laine prend une réelle ampleur. Dès Guillaumes, Sauze, Péone et Beuil, le faiblissement est sensible et c'est à peine si quelques manufactures de drap apparaissent dans trois villages de

(22) (68) p. 45.
(23) (164) p. 486-92.
(24) (164) pp. 217 sqq. et Chap. final sur la Forêt d'Upega.
(25) Pour tout ce qui suit (164). Vol. II : l'industrie passim et surtout les paragraphes consacrés aux moulins à vent et aux « gombo », pp. 356 sqq.
(26) (196) T. I et II. Tout l'ouvrage est à consulter : c'est une véritable mine et il est impossible de se référer à tous les détails qu'il fournit tant ils foisonnent. Un peu de parti pris d'un homme du Nord peut être, mais le jugement n'en est que plus intéressant; il recoupe d'ailleurs celui de Cevasco qui déplore nombre de retards gênois.
(27) (196) t. II, p. 397.

la Tinée : à Roubion, Isola et Saint Etienne [28]. Une petite parfumerie niçoise produit de la « fleur d'orange distillée ou salée » mais tout l'arrière pays ne distille pas plus d'une quinzaine d'estagnons par an d'huile de thym, de lavande et surtout d'aspic dont la valeur est de l'ordre de... 32 francs ! Il n'y a pas plus d'une douzaine de familles s'employant à entasser des anchois et sardines dans des barils « avec un lit de sel commun auquel on mêle un quart de la mine de fer rouge appelée hématite » et on n'en compte aucune hors de Nice. La tannerie y est pareillement concentrée et atrophiée : 8 ateliers en tout et pour tout. Quant aux papeteries « on n'en voit plus que 2 sur pied, établies au quartier de l'Ariadne, sur la rive droite du Paglion, à une seule cuve et ne fabriquant que du papier gris sans colle, employé à l'étendage des vermicelli, à envelopper des oranges et à l'éducation des vers à soie ». Le département compte, maîtres et ouvriers des chantiers navals, 45 calfats, 35 charpentiers-constructeurs, 20 cordiers et 8 voiliers mais la plupart relèvent de l'arrondissement de Grasse et les chantiers de Nice ne construisent que des barques. Quelques grattages de plomb (à Saint Pierre de Péone), de cuivre (dans la haute Roudoule) et le cercle est fermé. Au total des produits extrêmement minces, l'huile mise à part : 400 000 francs de soie, 129 000 de parfumerie, 120 000 de conserverie, 108 000 de cuirs, 75 000 de vermicellerie, 46 000 de draperie, 39 000 de parfumerie, 8 000 de papeterie.

Il est vrai que la liste est manifestement incomplète. Depuis le XVIII[e] siècle — où elle employa jusqu'à une centaine d'ouvriers — une mine sérieuse exploite un gisement de galène à Tende. Le bâtiment est complètement oublié ainsi que les carrières et fours à chaux. Il en va de même du bois et des scieries, de la forge et des fonderies. Mais les sources relatives aux domaines italiens actuels procèdent à peu près de même. A dépouiller les liasses archivées on a d'ailleurs le sentiment que les lacunes ne portent dans l'ensemble que sur des artisanats de desserte immédiate et des petits métiers. Tel est le cas pour le travail des métaux précieux et les fabrications de précision, la lutherie, le vitrail qui n'eurent jamais de réelle importance : de 1 793 à 1 820 c'est à peine si l'on enregistre 3 ou 4 créations d'ateliers d'orfèvrerie toujours localisés dans la rue droite à Nice; horlogers et même bijoutiers sont formellement reconnus peu nombreux; c'est tout juste si 8 noms de luthiers ont été retenus pour le XIX[e] siècle; les vitraux exécutés se réduisent à quelques pièces [29]. C'est encore plus le cas pour les « cougourdiés » fabricants de gourdes, de louches, de bidons et de boîtes à l'aide de courges séchées et plus ou moins décorées, et pour les « apprêteurs de peaux d'orange » qui en revêtent des bombonnières, des coffrets et des boîtes à ouvrages [30].

Les corrections les plus importantes seraient à apporter pour le bois et le meuble, la bâtisse et la filature de soie si l'on veut rendre le tableau comparable à ceux de Gênes, du département de Montenotte et du Levant qui sont postérieurs de quelques décades. Encore faut-il parfois opérer en réduction. Le bois ne donne guère lieu à une véritable industrie : l'exploitation forestière est pour la quasi totalité paysanne, le transport des grumes se réduit à quelques flottages, scierie et menuiserie se concentrent en un petit nombre d'artisanats. La marqueterie qui prendra une certaine ampleur vers le milieu dusiècle où elle occupera 200 ouvriers dans 5 ou 6 « grandes maisons » n'apparaît qu'en 1822 [31]. On a émis l'hypothèse que la bâtisse devait être importante vers le 1/3 du XIX[e] siècle. Rien n'est moins établi. Ce qui est sûr, c'est qu'en 1813 les carrières de plâtre ne sont ni nombreuses ni exploitées de façon régulière et que les fours à chaux, les briqueteries et les tuileries n'approvisionnent que leur voisinage immédiat [32]. Enfin en 1822, la production de soie est tombée à 4 700 k travaillés par 160 tourniquets et les filatures ne sont pas plus de 4 ou 5 [33].

Aucun doute ne subsiste d'ailleurs sur la faiblesse industrielle du Comté de Nice lorsqu'on constate que le décret impérial du 26 juin 1810 portant création des conseils de fabriques et manufactures ne put être suivi d'exécution exacte faute d'un nombre suffisant d'établissements de taille valable. Il fallait 60 membres, 6 pour chaque branche : on ne put les réunir, notamment à cause de la faiblesse de la soierie [34].

Au demeurant, au lendemain de l'annexion encore, l'équipement et l'activité du Comté sont à un niveau bien modeste. Les industries alimentaires restent de loin en tête avec 276 moulins de farine, 135 à huile, 16 fabriques de pâtes alimentaires dont une seule dépassant le stade artisanal, l'établissement Albertiny transféré de Drap à Nice en 1856. Les textiles restent importants qui mobilisent près de 900 personnes dans l'arrondissement de Nice et près de 750 dans celui du Puget Théniers. Mais tout le reste est fort étriqué : une trentaine de plâtrières, 25 installations de chaux et ciments, 12 tuileries briqueteries, 4 carrières de marbre, une unique

(28) (196) t. II. Pour les laines et draps, p. 352 sqq. Pour la soierie, p. 396. Pour les indiennes, p. 401. Pour la parfumerie p. 384 sqq. Pour la tannerie, pp. 394 sqq. Pour la papeterie, p. 398.

(29) Archives documentaires Musée Masséna : 22. X; 22. VII.

(30) Archives documentaires Musée Masséna : 22. IV.

(31) Archives documentaires Musée Masséna : 22. IX : la première création est celle de Gimello qui ouvre un atelier rue des Ponchettes sur les conseils de P. E. Barberis.

(32) L'affirmation paraît relever de l'extrapolation après coup (231) p. 137. Pour les faiblesses des carrières de plâtre et les fabrications telluriques : Arch. Doc. Musée Masséna 22; V.

(33) Arch. doc. Musée Masséna 22. VII.

(34) Arch. doc. Musée Masséna 22. VII.

poterie, 15 chapelleries, 17 tanneries-chamoiseries, 2 mines de cuivre au Cerisier (La Croix) et à l'Hubac de Jourdan (Daluis), 1 de plomb à Péone, 1 de galène à Tende, une seule fonderie à Nice, 6 fabriques de bougies et chandelles, 4 savonneries, 5 conserveries, 5 brasseries, 5 scieries, 7 filatures de soie, 5 imprimeries, 1 fabrique de cartes à jouer et 1 papeterie. La parfumerie demeure sans force, les chantiers navals anémiques, les fabrications métalliques dans l'enfance, la verrerie absente. A Nice même qui est le grand centre, les entreprises de maçonnerie ne sont pas 20, les menuiseries et ébénistes moins de 40, les chaudronniers 5 [35] !

La principauté monégasque est pire : la capitale ne dispose guère au début du XIX[e] siècle que d'une minuscule manufacture des tabacs et de quelques modestes échoppes, Menton est « toute peuplée d'artisans de différents métiers ayant boutique ouverte » mais uniquement sur la grand'rue et aucune véritable industrie ne s'y est jamais affirmée. Aussi semble-t-il bien que le Comté de Nice, même en y ajoutant la Principauté de Monaco et les pays de la Roya et de la Nervia qui firent partie du département des Alpes-Maritimes dans sa première forme, celle des conquêtes impériales, n'ait guère rassemblé plus de 4 à 5 000 travailleurs industriels. Fodéré avançait pour le département un nombre supérieur à 9 000 mais il comptait l'arrondissement de Grasse, qui était le 3[e] du département impérial et l'arrondissement grasso-cannois, beaucoup plus solidement équipé fait en réalité partie d'un domaine tout différent, de la Provence Orientale.

IV. — LE PROSPÈRE SEMIS PROVENÇAL ANCIEN

Au-delà du Var et de l'Estéron, en effet, on a le sentiment de passer à un autre monde : les foyers se multiplient, les campagnes sont elles-mêmes toutes saupoudrées d'installations, les activités croissent en nombre.

1) L'ubiquité d'équipement.

Dans le *bas pays grassois,* la capitale locale compte une cinquantaine de parfumerie, 6 savonneries produisant un bon million de k de savons « blancs et marbrés », des teintureries, des filatures de soie, des chapelleries, plusieurs fabriques de bure et de sergette, 2 imprimeries, plusieurs fabriques de bouchons, 6 filatures de soie et nombre de carrières de marbre et d'albâtre, si bien que ses habitants sont « à la fois cultivateurs, manufacturiers et commerçants » [36]. Antibes possède des poteries, des fabriques de chapeaux, un chantier de constructions navales flanqué d'installations de radoub qui mobilisent en permanence une bonne cinquantaine d'ouvriers, 8 ateliers de salaisons. Comme le commerce, l'industrie de Cannes « croît tous les jours » : son chantier naval est à égalité avec celui d'Antibes, elle compte 11 ateliers de salaisons, 6 parfumeries, une sérieuse minoterie, une savonnerie livrant annuellement 3 tonnes et le développement de la ville atteste d'une réelle vigueur de la bâtisse. On compte 21 poteries à Biot et 34 à Vallauris dont les 200 ouvriers confectionnent assez de jarres et ustensiles de cuisine pour alimenter une sérieuse exportation vers Nice, Marseille, le Languedoc, la Barbarie, l'Italie et l'Amérique : près de 3 000 tonnes en 1843. Le Cannet de Cannes a une faïencerie comme Cabris, Mandelieu dispose d'une verrerie fabriquant des bouteilles et flacons de toutes formes et de toutes dimensions pour la parfumerie et les salaisons, Cagnes de « plusieurs usines » et de 9 ateliers de salaisons. Le Tignet a une bonne papeterie, et le Bar aussi, Châteauneuf des plâtrières, Mougins des « carrières d'alumine » qui expédient vers Marseille, Saint-Laurent une parfumerie.

Dans son arrondissement, Draguignan ajoute aux artisanats de desserte rurale la tannerie, la savonnerie, la filature des cotons et la draperie. Les Arcs sont truffés de fabriques. Le Muy tanne et scie. Le Cannet du Luc a sa verrerie et extrait du feldspath. Dans le bas Argens, le Puget et Vidauban s'ingénient à produire des briques et des tuiles, Saint-Raphaël sale l'anchois, Fréjus a des carrières, des fabriques et un haut fourneau qui salarie 10 ouvriers et consomme mensuellement 50 tonnes de minerai et 60 tonnes de charbon de la mine des Vaux de l'Estérel sans compter le bois [37]. Dans les Maures, Cogolin se distingue par un important moulin.

(35) (313) et (104) Calmette 1862 — 10[e] sn : Indicateur industriel et commercial niçois Activ. industr. p. 134 sqq; accessoirement 1861.

(36) (277) Essentiellement Livre cinquième pp. 635-650 passim (Le Livre est consacré à l'industrie et l'étude menée par branches d'activités). Indications également dispersées dans le Livre troisième, chap. XXVI = histoire et description des communes, pp. 462-543 (classement par cantons = Brignoles, Draguignan, Grasse, Toulon). L'ouvrage est aussi fondamentale que celui de Fodéré. Encore un modèle des « Statistiques » du XIX[e] siècle. Sur la parfumerie, pp. 647. Pour l'ensemble du Canton, Noyon retient : 132 ouvriers permanents, 300 ouvrières saisonnières, 40 000 estagnons d'eau de fleur d'oranger par an, 4 000 k de pommades, 15 000 douzaines de savonnettes parfumées, un produit brut de 1 600 000 frs, une exportation de 1 055 tonnes par cabotage cannois.

(37) (277) p. 649.

La Mole par des carrières de serpentine, Sainte-Maxime par des tuileries, la Garde Freinet par la fabrication d'« une immense quantité de bouchons de liège », Collobrières en joignant à la même fabrication celle des charbons de bois, Saint-Tropez par un chantier naval retenant 100 hommes, nombre de conserveries, 1 corderie [38].

Les *bassins brignolais* ne sont pas en reste. Brignoles est un foyer supérieur à Draguignan avec 28 installations de bonne taille : 18 tanneries, 5 filatures de soie, 3 distilleries, une brasserie et une teinturerie. Saint-Maximin est encore bien pourvu avec une bonne demi-douzaine d'entreprises. Tout autour de Brignoles, Besse, Le Flassans, Montfort, Nans, Gonfaron et Pignans distillent à qui mieux mieux, La Roquebrussanne est drapière, La Celle a 3 papeteries, Ollières d'actives carrières, Tourves associe la draperie à des distilleries et tanneries vivantes, Carcès, la filature des cocons à une distillerie plus active encore. Le Val, outre une belle collection de moulins de farine, dispose d'une draperie, de 5 tanneries et d'autant de poteries.

Le pays toulonnais rassemble mieux encore sur un espace plus restreint. La poterie du Beausset, la draperie, la tannerie, la chapellerie de Signes, les multiples établissements d'Ollioules, les tuileries de Bandol, les filatures de soie, minoterie et tanneries de Solliès suffiraient déjà à constituer les éléments d'une bonne série mais il y a mieux. Les bouchonneries, briqueteries, poteries, filatures, distilleries, une bonne dizaine, d'Hyères s'accompagnent de fabriques de soude mobilisant 60 hommes dans les îles et de salins dont le cadastre de 1830 évalue la superficie à près de 300 ha, mobilisant 500 personnes en août et septembre et fournissant, bon an mal an, 17 000 tonnes [39]. La Valette ajoute une fabrique d'acétate de plomb à de multiples tanneries. Belgentier associe la draperie, la poterie, la tannerie et la papeterie. Méounes est plus fortement équipée encore avec 1 fabrique de spiritueux, 1 tannerie, 2 draperies, 2 papeteries fort actives qui exportent jusqu'à Marseille et dans le Levant. Six Fours entretient 20 ouvriers dans sa fabrique de soude de l'Ile des Embiers, rivale de celles d'Hyères. Toulon est relativement peu fourni en entreprises courantes, encore qu'il dispose d'une forte minoterie, de 4 brasseries et de 2 savonneries produisant 1 800 quintaux, mais l'arsenal est déjà une grosse affaire. Noyon estime que plus de la moitié de la surface de la ville qui se développe sur 1 400 m de long et 600 de large « est occupée par les darses et l'arsenal maritime » [40]. Enfin, la Seyne fait un brillant pendant à l'arsenal : on y dénombre 30 tuileries, briqueteries et fabriques de carreaux, et ses 4 chantiers occupent 150 ouvriers et se doublent d'un atelier d'ajustage et de chaudières en mobilisant 100 autres si bien que l'ensemble naval s'avèrera capable de lancer en 1844 21 navires jaugeant près de 1 600 tonneaux, 4 bateaux de pêche et 9 vapeurs alors que les chantiers de Saint-Tropez se bornaient à 3 bricks de 388 tonneaux, 1 goelette, 1 brick goelette, 11 barques et 1 chaloupe et ceux d'Antibes à 3 bricks, 1 tartane, 6 barques et 1 chaloupe.

Même les *marges septentrionales* sont encore pénétrées d'industries. Toute la bordure montagneuse file, tisse tourne le bois de ses terroirs et le canton de Saint-Auban est spécialisé dans la fabrication d'objets en buis, ustensiles de ménage notamment, qui alimentent de petites ventes extérieures. De petits centres y apparaissent, certains s'y étoffent. Entrecasteaux, Rians, Verdière, Tavernes, Aups, Bargemon ou Ampus avec leur travail du cuir, leur production de draps grossiers, leurs poteries ou leurs faïenceries ne diffèrent pas fondamentalement de tant d'autres plus proches de la mer. Salernes avec sa faïencerie et ses 15 tuileries-briqueteries, surtout Barjols avec ses 15 tanneries, ses 3 poteries, ses 2 distilleries et ses 2 papeteries sont déjà de véritables foyers.

2) La prospérité varoise.

Il ne fait donc aucun doute que *les domaines provençaux disposent d'une puissance industrielle dont on avait perdu l'habitude depuis le secteur savonais.* Toutes les données numériques dont on dispose en apportent une éclatante confirmation. L'arrondissement de Brignoles totalise plus de 400 installations, celui de Draguignan plus de 550, celui de Toulon, plus de 425, celui de Grasse près de 700, au total près de 2 100 : plus du double de ce qu'offrait le secteur gênois. Encore faudrait-il y ajouter les multiples carrières de pierre, distilleries, toileries, fabriques de bouchons, coupes de bois, artisanats de villages que l'on a négligés faute de dénombrements sûrs et complets. Il n'est pas possible d'établir avec certitude l'effectif industriel [41].

(38) Les bouchons de La Garde Freinet sont, en outre, signalés comme fabriqués toute l'année (277), p. 493.

(39) (277) pp. 648-649.

(40) (277) pp. 528 sqq et surtout 536. A propos de l'Arsenal. Noyon insiste sur 3 points : la corderie, construite en 1684, se développe sur près d'un hectare et comporte 2 étages; en face 2 grandes cales permettent de construire des bâtiments de haut bord à l'abri des intempéries; au milieu de l'arsenal, le magasin général reconstruit en 1825 après sa destruction en 1793 par les anglais, s'étale encore sur 2 000 M².

(41) Les listes de patentés englobent indistinctement industriels et commerçants et se limitent, en revanche aux chefs d'entreprises. Les meilleures enquêtes en fournissent pour l'emploi que des données plus fréquentaires encore que pour les entreprises et les établissements.

On ne peut toutefois s'empêcher de remarquer que sur 37 branches industrielles retenues par les « statistiques » du temps, 19, pour lesquelles les volumes d'emploi sont connus, rassemblent plus de 6 200 travailleurs à poste fixe et que nombre d'activités pour lesquelles nous sommes dépourvus, sont précisément les plus répandus et mobilisant assurément des masses importantes ou que les lacunes portent sur des établissements considérables. C'est ainsi que l'emploi dans les moulins à huile fait défaut alors qu'il faut admettre que chacun mobilise, à temps, de 6 à 7 personnes et qu'il en existe 715 de sorte que le manque est de l'ordre de 5 000 travailleurs [42]. Et l'effectif de l'arsenal toulonnais est également inconnu. Sans doute une part des emplois est-elle plus temporaire que dans des foyers disposant d'une gamme moins liée à l'agriculture. On peut admettre tout de même sans risque d'exagération que l'emploi des domaines varois se situe immédiatement après celui du secteur savonais. Les volumes de production et les chiffres d'affaires d'une part, les ventes à l'extérieur et les marchés d'autre part et enfin témoignent d'une réelle efficacité. Les fabriques de cire, bougies et chandelles ne traitent encore que pour 100 000 Francs d'affaires par an mais la papeterie en brasse déjà pour 300 000, la faïencerie pour autant, la poterie pour 450 000 et, avec la filature de soie et la parfumerie, on atteint 900 000 et 1 600 000. Les seules salaisons d'anchois et de sardines portent sur plus de 400 tonnes, la savonnerie sur plus de 2 000. La corderie absorbe 20 tonnes de chanvre. Outre les huiles redistribuées à partir de Marseille, bois d'œuvre, bois à brûler et charbon de bois alimentent Marseille et Aix, la chapellerie s'écoule vers les Basses-Alpes, le sel dans tout le Sud-Est. Les cuirs, les cires s'acheminent vers Marseille-Nice et les Basses-Alpes, les soieries vers Lyon, Marseille, Avignon et Nîmes. Les constructions navales pénètrent plus loin encore en Italie. Les produits telluriques atteignent l'Afrique, les savons la Suisse et Paris, la parfumerie et les eaux-de-vie l'Europe du Nord, les papiers le Levant. Les expéditions de bouchons, qui représentent 1 200 000 Francs, intéressent l'Europe entière [43].

V. — SYSTÈMES ET FRONTS

1) Formes et structures traditionnelles.

Tels quels, l'activité et l'équipement industriels du passé ont pu donner le sentiment d'une réelle importance, supérieure à celle qu'ils prennent aujourd'hui. Le jugement comporte une part de subjectivité et procède d'un scrupule de relativité honorable mais qui repose sur la confusion entre puissance et production d'un côté, place dans la vie économique d'ensemble de l'autre et que ne corrige aucune valeur numérique [44]. En réalité, l'activité industrielle est limitée dans le passé tant en Provence orientale qu'en Ligurie. Il n'y a aucune mesure posisble des volumes d'affaires anciens et il est impossible de les rapprocher valablement des actuels; les valeurs monétaires sont incomparables : trop de manipulations sont intervenues pour espérer établir une échelle de conversion acceptable et les prix industriels ont subi, les uns par rapport aux autres, des distorsions qui rendent les rapprochements sans valeur sinon dangereux. Les volumes et les tonnages ne sauraient non plus être comparés sans réserve et pour des raisons d'ordre proche. On ne saurait cependant contester qu'ils s'affirment aujourd'hui dans leur ensemble fort supérieurs de toute façon à ce qu'ils étaient voici 100 ou 150 ans. Quant à l'emploi, il ne dépasse assurément pas 80 000 personnes vers le premier tiers du XIX[e] siècle, guère plus de la moitié de ce qu'offre aujourd'hui le seul secteur gênois. Or, non seulement l'efficacité productive est incomparablement accrue par la mécanisation mais encore les 80 000 travailleurs des années 1830 sont loin de représenter une force de travail effective et permanente. L'exemple de la forge savonaise a montré la part considérable de transporteurs qui y était incluse et le caractère saisonnier de leur activité. Le travail des textiles et des étoffes à domicile ne comble que les vides laissés par les travaux ménagers. Le tournage du bois ne s'effectue hors des villes que pendant les loisirs laissés par le champ. Moulins à huile, à ressence, à blé qui jouent un rôle si important dans l'équipement ancien ne travaillent qu'un temps assez bref tout comme les salines dont le personnel retombe à quelques hommes d'octobre à juillet. *Il n'y a donc nullement recul mais au contraire progrès, mais ce progrès est inégalement distribué et c'est pourquoi il reste limité en ampleur globale.*

Dans l'ensemble, l'industrie a décliné dans l'arrière pays tandis qu'elle s'épanouissait sur les rivages, mais cette évolution n'est ni simple ni systématique. Le recul est absolu dans les marges provençales et

(42) (277) p. 545. Pour les seuls moulins à essence = 177 unités mobilisant chacune de 3 à 4 personnes = 6 à 700 travailleurs.
(43) (277) Livre cinquième, passim.
(44) Ce défaut de bases solides se traduit d'ailleurs par des hésitations et des contradictions : l'industrie est affirmée ici grande victime des transformations contemporaines tandis qu'on admet à quelques pages de distance qu'elle n'a jamais eu qu'un rôle très effacé.

niçoises où il ne reste plus grand chose ni dans le val d'Entraunes ni dans la haute Tinée [45]. Il en va de même dans l'intervalle gêno-savonais qui gravite autour de Sassello. Par contre l'arrière pays impérien, les marges gêno-chiavaraises, la haute Vara qui n'ont jamais été vraiment équipés relèvent plutôt d'un affaiblissement relatif et de la stagnation et il en est encore ainsi du Var moyen : Maures, Estérel et leur couloir périphérique. Enfin dans cette dégringolade, il y a des exceptions : à l'inverse de ce qui se produit partout ailleurs, les Bormida et la Scrivia, peut-être même les vallées des grandes Alpes-Maritimes, progressent dans la hiérarchie des districts industriels ou y accèdent et les bassins brignolais ne perdent pas de terrain.

Mêmes disparités en bordure de mer. Le bond en avant est spectaculaire à Gênes, plus saisissant encore dans le spezin, à peine moins impressionnant à Nice et dans son voisinage; le progrès toulonnais est plus limité; celui du Chiavarais et même de Savone aussi; les rivages impériens ne connaissent qu'en essor fragmentaire et, au total, bien médiocre.

Il est clair que cette multiplicité de modifications dans la distribution de la puissance industrielle procède de profondes transformations de structures et de formes. Le passé se caractérise par des entreprises et des installations modestes. Le cas de la firme Campanino établissant à Gênes une succursale de sa fabrique de chaises chiavaraise est exceptionnel. Au cours de nos recherches, nous n'en avons pas rencontré une douzaine de semblables dans toute l'étendue du domaine prospecté, encore arrive-t-il fréquemment que lorsqu'un même chef d'entreprise possède deux établissements, il ne les fasse fonctionner qu'en alternant : la verrerie du Cannet, du Luc cesse son activité toutes les fois que celle de Mandelieu est mise en marche et réciproquement. En Provence et à Gênes où se rencontrent ce que l'on fait de plus grandiose, un établissement employant 100 personnes est tout à fait insolite. Le chantier naval de Saint-Tropez et l'atelier d'ajustage de la Seyne sont signalés comme des curiosités, l'arsenal de Toulon est un monstre. Avec 50 emplois, les chantiers d'Antibes et de Cannes, la fabrique de soude d'Hyères qui en requiert 60, sont déjà de très fortes installations. La chapellerie de Vidauban qui mobilise 34 personnes fait elle-même tâche au milieu d'une foule d'ateliers qui n'emploient guère d'ordinaire que 2 compagnons [46], l'orfèvrerie gênoise compte une fabrique « dans laquelle plus de cent ouvriers travaillent » mais la plus grosse toilerie de la capitale ligure, celle de l'hospice des pauvres qui pourtant « travaille toutes sortes de toiles de lin et de chanvre, nappes et serviettes de toute espèce », n'est que « de peu de conséquence » [47]. Les soieries et velours sont tissés sur des « métiers épars à cinq lieues à la ronde dans toutes les campagnes » et dont chacun fait partie du mobilier des paysans qui le lèguent en mourant à leurs enfants » ainsi que l'art de tisser qu'ils leur apprenaient dès le plus bas âge pour les occuper aux heures qui n'étaient pas consacrées aux travaux de la campagne. « Il n'y a à Gênes que huit à dix négociants en broderie et 5 en dentelles. Aucun de ces marchands n'a de fabrique proprement dite et presque toutes les ouvrières qu'ils occupent, travaillent chez elles soit en ville, soit à la campagne »; c'est le marchand qui fournit le tissu, le plus souvent avec le dessin déjà imprimé, et lorsque l'ouvrière a achevé l'ouvrage elle le rapporte, perçoit le prix de son labeur et emporte un autre travail. La bonneterie est confectionnée de même à domicile par l'ouvrier qui dispose d'un ou deux métiers et vend au détail à des boutiques ou travaille pour le compte des marchands de gros. Le travail du corail est également effectué « par les bras des paysans disséminés dans les villages voisins, ceux des enfants et des travailleurs pauvres de la ville ». Les verreries savonaises ne disposent pas toutes d'un four. A côté de la troupe nombreuse des charbonniers, agriculteurs 7 mois sur 12, et des porteurs de charbon, chaque forge n'emploie pas 10 personnes, généralement un directeur, 6 forgerons travaillant à la fonte et au gros marteau, un maître de martinet et son second [48]. On pourrait poursuivre longtemps : plus encore que ceux de Provence, les plus vivants foyers industriels ligures reposent sur des ateliers artisanaux de petites équipes de compagnons, et la « manufacture » telle que la décrit la Comtesse de Ségur.

L'industrie ancienne repose d'autre part essentiellement sur les matériaux de construction et la poterie, le travail des métaux précieux, le bois, le cuir, le travail des textiles indigènes, les productions alimentaires. Sans être totalement absente, la mine ne joue qu'un rôle d'arrière plan, qu'il s'agisse des charbonnages de Sarzana, de Cadibone, de Vescagne, des Vaux d'Estérel ou des quelques grattages de fer, de spath fluor et de cuivre. Forge et martinet sont eux-mêmes seconds : il est remarquable que la Provence ne dispose en tout et pour tout que d'un haut fourneau et si la clouterie et les cercles de roues de Rossiglione et de Ronco ne manquent pas d'intérêt, les quelque 130 forges gênoises comme les fabriques d'ancres savonaises se bornent à retravailler des lingots venus de plus loin. Il n'y a rien ici de comparable à la vieille métallurgie de l'Europe hercynienne et l'homologue de l'article de Schmalkalden, c'est l'objet de buis de Saint-Auban.

(45) (137) tome V, Vol. I, pp. 449 sqq.
(46) (277) Livres troisième (Chap. XXVI) et cinquième, passim.
(47) (163) tome I, p. 357 « dans laquelle plus de cent ouvriers travaillent sous la direction de M. Pisani ». Pour toutes les citations qui suivent, id. chap. industrie, pp. 285 sqq.
(48) (164) tome II, p. 309.

Si le bâtiment est négligé par les enquêtes anciennes, c'est que rares sont encore les entrepreneurs qui se consacrent exclusivement à la bâtisse, de même que les travaux publics, routiers notamment, sont surtout le fait de paysans momentanément libérés du champ mais les carrières retiennent manifestement l'intérêt, les plâtrières et les fours à chaux, les tuileries, les briqueteries, les poteries, les faïencreies foisonnent. Tannerie, corroyage et chamoiserie sont bien, comme l'avait vu Sion, une des bases de la vieille industrie de la Méditerranée septentrionale. Les chantiers navals de la construction en bois sont partout, le meuble et la marqueterie s'étoffent à côté de l'orfèvrerie et de la parure dès qu'apparaît un marché. Le travail de la laine, la filature de la soie, la broderie, la dentellerie sont répandues. Les ateliers de salaisons émaillent le front de mer, l'innombrable cohorte de moulins à huile et à blé ne laisse guère de vides. Au fond, si elles se combinent localement avec des poids variables, ce sont les mêmes activités que l'on rencontre de bout en bout de nos rivages et l'ancienne industrie y est surtout celle des produits « du règne animal et du règne végétal » pour reprendre les expressions de l'époque en même temps qu'une industrie de main-d'œuvre.

2) Les systèmes industriels.

Il est clair qu'un système traditionnel caractérisé par la petite unité et une longue gamme de productions, régnant en maître jusque vers le milieu du XIX[e] siècle, a succombé devant l'offensive d'abord d'un système d'unités concurrentielles développant surtout la mécanique, les cotonnades, la sucrerie, la chocolaterie, les corps gras, puis d'un système de grande industrie dominé par de très puissantes entreprises et des installations de forte taille plus spécialement consacrées soit à des productions lourdes soit à des formes légères et très élaborées; on dirait volontiers à des fabrications primaires et tertiaires : sidérurgie, chimie de base, électricité, montages et fabrications de précision, confection, centres d'études et de recherches.

Le processus classique se développe toutefois dans un style particulier. Les systèmes les plus récents tolèrent d'abord des formes et des structures de fort modeste ampleur. Outre ce qu'autorisent ou impliquent les sous traitances nombre de fabrications nouvelles s'épanouissent à partir d'entreprises et dans des ateliers qui ne dépassent guère les dimensions courantes dans le système traditionnel. A côté de la grande famille des industries du bâtiment c'est notamment le cas pour la confection et, partiellement, pour la mécanique avec le profusion des petites installations de mécanique générale qu'il s'agisse d'entretien et de réparation automobile ou de fabrication de pièces à la commande.

En second lieu la colonisation par les systèmes du second et du troisième âge se limite bien vite dans l'espace. Les installations du système libéral se sont bornées à Gênes et à ses vallées rayonnantes, à quelques centres de la Scrivia, au littoral savonais, à la portion méridionale du Golfe du Tigullio, à la vallée de la Magra et à quelques tâches autour du Golfe de la Spezia, au groupe toulonnais-seynois, à quelques points du Var intérieur de la Côte d'Azur et du Ponant. Celles de la grande industrie contemporaine n'intéressent que le bas Polcevera, la périphérie spezine, quelques banlieues niçoises, les districts bormidiens de San Giuseppe de Ferrania et de Cengio, les petits bassins brignolais de la bauxite, quelques hautes vallées alpines et apennines et les nouveaux artisanats se cantonnent à peu près à une étroite frange littorale, le long des Rivieras.

Les survivances du passé revêtent, en conséquence, une importance dépassant la normale. D'une part la liste des activités traditionnelles ne manque pas de consistance depuis les étoffes à la main jusqu'aux salaisons en pasant par l'ameublement ou le liège. D'autre part elles conservent des structures inchangées ou presque dans un nombre élevé de cas. Sans doute les survies sont-elles pour une part conditionnées par des transformations techniques et le passage à des unités de production plus étoffées, ainsi pour la parfumerie ou la construction navale. Parfois même le produit, bien qu'il reste dans la même rubrique, n'a plus grand chose de commun avec ce qu'il était à l'origine; à Biot ou à Vallauris par exemple ou encore à Albissola qui ont substitué l'objet décoratif à l'ustensile de ménage et la plupart du temps la céramique à la simple poterie. C'est d'ailleurs pourquoi on n'a pas voulu faire figurer la parfumerie, la construction navale ou la poterie-céramique parmi les survivances du système traditionnel. On ne saurait tout de même oublier la petite salaison niçoise, les minces ateliers du cuir du Ponant, le liège varois pour une bonne part et surtout l'ardoise, les tissus, la dentelle et le meuble chiavarais.

3) Front évolutif.

On voit ainsi se dessiner un front dont les sinuosités traduisent des progrès et des reculs réels et intelligibles comportant une leçon d'ensemble.

Le secteur gênois est doublement un domaine de conquête : l'industrie y fait tache d'huile autour des noyaux primitifs et elle gagne en puissance parce que sur des débris tenaces se sont épanouies et des formes d'époque libérale et la grande industrie contemporaine.

Le secteur savonais gagne aussi en puissance efficace mais les gains territoriaux se bornent à des comblements d'intervalles et la gamme s'étoffe moins parce que le littoral n'est guère colonisé que par des éléments de type concurrentiel, que la grande industrie du dernier âge se limite aux Bormida et que la chimie ne fait guère que remplacer l'ancienne forge.

Le secteur spezin gagne à la fois considérablement en puissance et en variété en raison de l'éclosion successive des 2 types de formes récentes. Le progrès est d'autant plus impressionnant que l'industrie traditionnelle était quasi inexistante. La grande industrie n'y développe toutefois aucune installation grandiose et il n'y a pas d'importante transgression vers l'intérieur.

Dans le compartiment des Alpes-Maritimes le gain de puissance est également saisissant parce que des formes du second et du troisième âge s'ajoutent alors que le substratum était à un très bas niveau. Ni les uns ni les autres ne s'étoffent cependant vraiment, le néo-artisanat l'emporte tandis que les activités traditionnelles de l'arrière pays succombent sans que le harnachement hydro-électrique apporte une compensation tout à fait équitable.

Dans le secteur toulonnais, l'accroissement de puissance est encore évident mais le rétrécissement spatial est certain : le développement ne s'opère que selon les normes navales du cadre libéral tandis que succombent ou s'atrophient les artisanats traditionnels de la périphérie.

Avec le Chiavarais la tendance s'inverse. C'est à peine si les systèmes évolués engendrent dans le S. quelques établissements de bonne taille et le système traditionnel se survit largement à côté de ces faibles implantations.

Dans le Ponant ligure le recul est sensible : le système des unités concurrentielles ne s'y est implanté qu'avec une extrême timidité, rénovant des fabrications anciennes, les éléments les plus progressifs n'apparaissent que dans leur variété artisanale, le système traditionnel garde de l'importance, tout se réduit à quelques points du littoral.

Dans le Var c'est une débacle. Il ne reste que quelques débris du système traditionnel à peine rajeuni. Les effets de la grande industrie se limitent à la mine brignolaise à quoi se joignent quelques néo-artisanats littoraux. Presqu'aucune manifestation du système intermédiaire.

Au total la révolution industrielle s'amorce tardivement, le système traditionnel fait une belle résistance, la concentration structurale est relativement limitée. Il y a donc à la fois subsidence et un climat propice à la petite unité. Sur les rivages provençaux et ligures elle est chez elle; on serait même tenté d'admettre que, parmi les branches industrielles, celles qui s'accomodent d'installations de faible ampleur sont les plus vigoureuses.

Il y a là un faisceau d'arguments en faveur d'une limitation des dons naturels capables de fixer la production de masse, d'attirer le capital, de tenter l'investissement à long terme. Par là s'éclairent d'autre part le grand développement des localisations portuaires, le contraste entre une couverture ancienne ne laissant que peu de vides et l'actuelle concentration des établissements. Les leçons, d'ailleurs, se recoupent et se complètent. Elles laissent aussi apparaître les directions dans lesquelles s'exercent les contraintes physiques et les modalités qu'elles revêtent.

A côté des ensembles gênois, spezin et toulonnais dont la nature ne fait pas de doute, le groupe bormidien est encore bien proche de Savone et, en dehors, c'est à peine si s'ébauchent quelques complexes urbains comme sur la Côte d'Azur. D'autre part même dans les complexes portuaires, les productions lourdes restent d'importance restreinte et parfois même disparaissent. La fixation à proximité du quai ne pèserait sans doute pas si lourd et les fabrications de fret de retour prendraient sans doute plus de force si l'on n'était dans la nécessité d'importer beaucoup de produits de base, et si l'on n'était contraint d'utiliser un petit nombre de voies commodes et d'espaces plats.

Moins diverses et moins éparses, les générosités naturelles n'auraient peut être pas permis un aussi ample semis d'installations traditionnelles. D'autres sortes et surtout plus amples elles auraient sans doute d'une part fixé mieux et plus précocement la grande industrie, d'autre part évité d'aussi fortes pertes d'espaces jadis colonisés. C'est tardivement qu'interviennent les limitations, et les déficiences naturelles s'annoncent pour une bonne part d'ordre quantitatif.

VI. — LES CONTRAINTES PHYSIQUES

Trois traits fondamentaux commandent la nature des rivages provençaux et ligures : l'importance des mouvements Ponto-plio-quaternaires procèdent d'un fort bombement suivi d'un renversement de la tendance par relâchement des contraintes; dans cette tonalité générale, le jeu largement indépendant de plusieurs unités

tectoniques; un système d'érosion épargnant les versants rocheux et développant d'énormes vallées terminales à la fois plaines d'érosion et d'accumulation.

Il en résulte d'abord que les volumes montagneux prennent une place importante, que l'énergie du relief est considérable même si les fortes altitudes sont rares. Maîtresse dans l'intérieur, la montagne est mal aérée par d'étroites rainures. Elle s'échancre rarement en passages commodes et non seulement constitue une barrière limitant vite l'arrière pays mais encore n'accole guère que des bassins communicant difficilement entre eux. Elle se prolonge volontiers jusqu'à la mer en rudes échines aux versants brutaux. En avant, et en l'absence de toute plate-forme littorale étoffée, il n'y a guère place que pour des bas-pays étriqués, le plus souvent des tronçons brefs de minces liserés littoraux que ne prolongent que des gravières et quelques plaines palustres. La côte enfin est d'une régularité compacte à peine corrigée par quelques rades, jamais par un estuaire.

Une seconde conséquence, c'est l'importance des matériels récents et la dislocation et la dénudation des éléments anciens.

Troisième conséquence : dans la tonalité méditerranéenne caractérisée par des déluges de printemps et surtout d'automne, s'opposent des adrets littoraux particulièrement abrités dont les avantages sont trop connus pour qu'on y revienne et un arrière pays rapidement montagnard et sur lequel il faut, au contraire, insister [49]. Non seulement les tranches d'eau atteignent de fortes épaisseurs et le nombre de jours de précipitations s'élève très au-dessus des fréquences littorales mais encore les froids sont précoces, rigoureux, tenaces. Comme le cœur des Maures, les bassins varois sont soumis au gel près de 60 jours. Dans les Alpes-Maritimes dès qu'on dépasse les rebords préalpins, il faut s'attendre à des gelées sous abri dès Octobre. Avril ne les ignore à peu près nulle part, notamment par retour d'Est comme, par exemple, à la fin du mois, en 1960 où se déclanche un mécanisme provoquant le débordement de l'air froid d'altitude dont l'épaisseur dépasse le niveau de 500 mb au-delà des Alpes.

Dans ces conditions Provence Orientale et Ligurie sont pauvres en mines, en eau, en bois, les espaces plats y sont rares, la circulation mal commode.

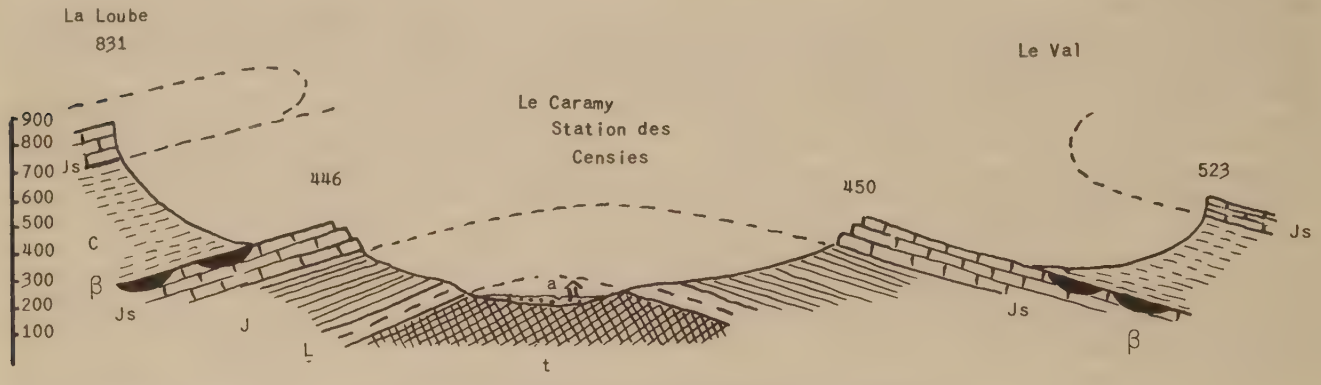


Fig. 16. — *La grande formation brignolaise des bauxites.*
Coupe schématique à 2 km à l'O. de Brignoles. — N.S.; 3° 40 long. E. — B : Bauxites — T : Trias — L : Lias — J : Jurassique — Js : Jurassique sup. — C : Crétacé — a : alluvions récentes — Bonne conservation sur les flancs recouverts de l'anticlinal.

1) L'échantillonnage minier.

Si l'on excepte les produits communs, pierre, marnes, sables et argiles, les gisements propres à une exploitation économique sont rares, pour ne pas dire exceptionnels.

Les gisements de bauxite varois ont été affectés depuis leur formation par les actions érosives, les phénomènes transgressifs, les mouvements tectoniques qui ont intéressé les enveloppes calcaires bas provençales depuis l'émersion de l'isthme durancien. On ne saurait donc s'attendre ni à une continuité ni à une constance de la puissance des couches comparables à celles qui caractérisent généralement les gisements tropicaux mais seulement à des lentilles intercalaires. Il en résulte la nécessité de multiplier les routes pour assurer l'évacuation du minerai. La position dans des couvertures à forte proportion de calcaires entraîne, par ailleurs, fréquemment des venues d'eau et des risques d'éboulement.

(49) Par exemple 140 m/m à Nice dans la nuit du 5 nov. 1957, 250 m/m à Gênes dans la journée du 7 nov. 1951, 105 m/m à Antibes le 4 nov. 1926 et 451 pour tout le mois. B.Q.R. de ces dates.

Mais la complexité des processus de morphogenèse mutliplie les sites de gisement, les conditions de conservation et de bonne accessibilité. Le domaine de bauxites riches limité au Nord par les massifs alpins, à l'Est par la disparition des grands synclinaux mésozoïques, au Sud par le permo-cristallin toulonnais se prolonge jusqu'à Allauch et se développe sur quelque 65 kms dans un sens, 50 dans l'autre. Au Rigoulier un décrochement a permis l'exploitation à ciel ouvert dans la plus grande carrière française. A Mazaugues, les pendanges sont assez faibles pour permettre le triomphe des galeries en pente douce. A Saint-Christophe, un dressant de 45° est compensé par une puissance qui permet le recours intensif à l'explosif.

Il y a là une réelle richesse, à l'échelon régional tout au moins. Il y en va de même pour le manganèse du Levant. Inclus dans les roches vertes de l'Apennin septentrional, les gisements apparaissent ordinairement sous forme de bancs ou de fortes lentilles de pirolusite, de manganite et de braunite (Mn^2 0^3) au milieu des phtanites. Importants dans le bassin de la Vara et les Cinque Terre, ils sont particulièrement puissants dans les vallées du Petronio et de la Graviglia et le district constitue de loin le premier bassin manganésifère italien [50].

Aussi vaste, sinon plus, est le domaine chiavarais *des ardoises*. Elles constituent une forme des argiles écailleuses de grain très fin et de structure lamellaire permettant le clivage en lamelles minces. En fait, les compositions chimiques et minéralogiques sont fort variables et une large gamme d'ardoises de coloris et de qualité différents, s'individualisent. Cette diversité d'aptitudes et de présentation est un avantage. Les mouvements qui affectent les couches et en rompent la continuité sont un inconvénient. L'essentiel demeure que les ardoises sous leurs formes multiples se développent tout le long de la Fontanabuona depuis les marges de la dorsale de roches vertes et Cogorno jusqu'aux hautes vallées de Favale, Lorsica, Moconesi et même en pays gênois à Uscio, Avegno, Recco et au-delà. Ce n'est pas sans raison que la rivière de la Fontanabuona et l'ardoise portent le même nom : lavagna; le chiavarais sublittoral constitue un bassin ardoisier à l'échelle nationale et aucun autre ne saurait lui être comparé en Italie. On est pourtant déjà un cran de richesse plus bas que dans les deux cas précédents : l'ardoise a de sérieux rivaux.

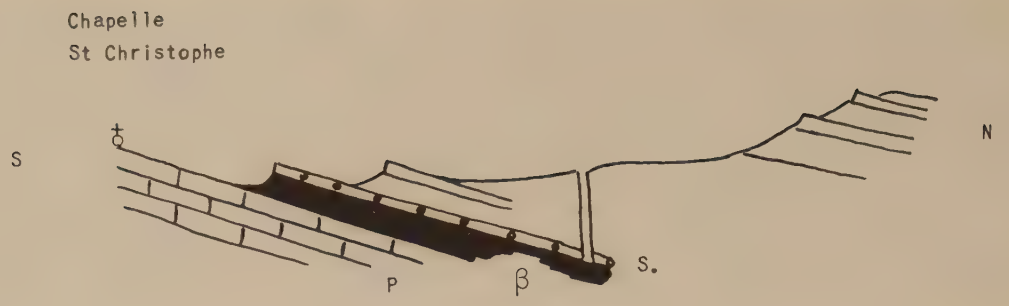
Au-delà d'une mention spéciale pour les marbres notamment les « portoro » que l'on suit tout au long du rhétien du pli faillé fermant à l'Ouest le golfe spezin, il n'y a plus guère qu'un échantillonnage de misère [51]. Ni les poches de talc éparpillées dans le bassin de la Vara, ni les lignites liés aux dépôts miocènes de la basse Magra, ni les gisements de cuivre ophiolitique du Gromolo et du Col delle Barche n'ont une ampleur réelle ou des teneurs rentables. Les flyschs et les massifs de Ligurie centrale ne sont pas plus prodigues : l'anthracite d'Altare ne pouvait avoir de valeur que dans une économie de compte-goutte et les gisements de graphite du massif de Calizzano sont modestes. Dans le Ponant impérien, c'est pire. Dans les Alpes-Maritimes, la variété ne fait pas défaut : du fer à l'argent en passant par l'arsenic, l'amiante, la galène et le plomb, le cuivre et le charbon, le compartiment est truffé de gisements comme le laisse prévoir la variété de ses matériels. Mais seuls les deux derniers éléments méritent l'examen et encore à condition qu'il soit bref. Le gisement de cuivre du Cerisier dans la vallée de la Roudoule ne présentait qu'exceptionnellement le mètre d'épaisseur et les 20 % de teneur dont le créditait Papon. Le charbon apparaît essentiellement en deux points qui jalonnent un axe anticlinal de direction varisque joignant le Tanneron à l'éperon triasique de la haute Vésubie : à Vescagne où l'incision de la gorge atteint le gisement, à Bonson à la faveur d'une série de dislocation. Mais ni la qualité, ni les conditions d'extraction, ni l'ampleur ne satisfont : Vescagne est toujours menacée d'inondations, à Bonson les couches sont effroyablement disloquées et plongeantes. Non moins de variété dans les massifs anciens provençaux mais le même éparpillement et les mêmes faiblesses quantitatives.

Avec le bassin houiller du Reyran, l'Estérel dispose de boghead, de schistes bitumineux, de charbon. Les gîtes de Font Sante, de Garrot-la-Madeleine, de Pennafort et de Saint-Daumas correspondent à des filons hydrothermaux, ceux de Ferrières à un filon de magnésite [52]. Mais aucun de ces gisements ne vaut qu'on s'attarde à discuter de ses mérites. Le bassin du Reyran se fragmente en 5 secteurs séparés par des étranglements, c'est dire combien l'ampleur y fait défaut, et un seul d'entre eux dispose d'une série cohérente (encore est-elle affectée d'affleurements andésitiques). Deux types de gisements seuls offrent un réel intérêt dans le massif oriental. Le premier est celui de l'esterellite qui, sans compter nombre de filons ou d'esquilles, s'offre en d'excellentes conditions dans le gros laccolite de Prabeauquieres et le culot des Cou. Le second type est celui des gisements uranifères étroitement associés aux pyromérides et dont tout ce qu'on peut savoir est réduit à l'existence de l'exploitation desservie par la route partie du col de la Nationale 7. L'intérêt des Maures se

(50) Beaucoup de précisions relatives au manganèse, aux ardoises et aux divers gisements de la province de Gênes nous ont été spécialement communiqués par le Professeur d'Alauro, Directeur de l'Institut d'Etudes Internationales de la Faculté des Sciences Economiques de Gênes. Nous tenons à la remercier de l'aide qu'il nous a ainsi apportée.

(51) Carte géologique d'Italie, notamment feuille au 1/100 000e de la Spezia. Pour le reste de la Ligurie de même : feuilles géologiques au : 1/100 000e. Pour les Alpes Maritimes les cartes de Goguel (214) sont préférables à la feuille au 1/80 000e.

(52) Pour l'Estérel : (141) — sur certains documents Font Sante (en provençal : la source sainte) devient Fond de Santé.



Coupe à l'E. de Vins.

Coupe à l'O. du Val (village).

β : Bauxites - P : Calcaire blanc dolomitique du Poztlandien formant le mur - S : Santonien marin formant toit. Au-dessus : Argiles, sables et calcaires Crétacés.

Coupe de Guillernes ; O. de Vins.

Cl : Calcaires Lacustres - S : sables - Pour le reste même légende que sur les 2 coupes précédentes.

Fig. 17. — *Types secondaires de gisements bauxitiques varois.*
Ciel ouvert et puissance permettant la carrière et le recours à l'explosifs.

limite au gisement de plomb argentifère et de zinc à 6,7 de teneur de Cogolin qui a retenu l'attention de la Société Pennaroya et à des tâches de spath fluor [53]. Le fer apparaît dans les grès à calcite, les grès graphiteux, les amphibolites du groupe des Berles mais il a souvent été métamorphisé (collobriérite) de sorte que tout se réduit à une dizaine de bancs minces qui plongent d'ailleurs rapidement au Sud-Ouest. Le bassin stéphanien du Plan de la Tour, trop affecté d'intercalations caillouteuses et intrusives, est de moins d'intérêt encore que celui du Reyran. Les lignites du plateau des enveloppes triasiques ne sont pas sans ampleur mais trop de soufre les gâte [54].

(53) Pour les Maures essentiellement (219) et (309).

(54) Enquête Préfecture des A.M. et « L'industrie chimique et des Phosphates réunis », n° 413 — Décembre 1951. Les gisements inclus dans les marnes irisées du trias qui entoure les Maures et l'Estérel se suivent sur près de 100 km depuis Draguignan jusqu'au Puget-Théniers. Il s'agit tantôt d'une couche unique de 1 m 20 de puissance, tantôt de 3 bancs

2) L'impuissance hydraulique et la faiblesse du boisement.

L'importance du fait montagnard n'apporte que peu de compensation aux défauts du régime méditerranéen. En l'absence de tout glacier une pluviosité renforcée, un manteau neigeux débile ne sauraient racheter l'exiguité des bassins versants, sauf à de rares exceptions (55). L'accentuation des profils d'amont et leurs irrégularités permettent sans doute quelques équipements hydro-électriques mais étriqués, dans un petit nombre de cas et ils n'ont pas que des avantages.

Toute l'hydrologie demeure sous l'étroite dépendance de l'inconstance climatique. Il ne manque pas de brefs torrents qui ne sont que des oueds et les cours d'eau majeurs restent extrèmement irréguliers et capricieux au cours d'une période de quelques années. L'indigence est l'état quasi permanent dans la majorité des cas. Sur le Paillon niçois, pourtant issu de bassins déjà réellement montagnards, la décrue est aussi soudaine que la poussée. On peut le voir monter jusqu'au voisinage des ponts, qui le recouvrent à travers la ville et menacer de faire éclater les conduits souterrains, une heure plus tard son niveau est déjà descendu de plusieurs mètres et la journée ne s'est pas écoulée que les îles entre lesquelles serpentent d'ordinaire ses bras ont reparu. Dans ses colères, il s'est révélé capable de débiter 1 800 m^3, le reste du temps il en roule à peine 1, en été parfois quelques litres. Et il en va de même non seulement des cours d'eau du versant méditerranéen, mais encore des rivières du versant padan. On a noté 940 m^3 et 0,04 pour la Nervia, 3 100 et 2,60 pour la Magra. A Ferrania, la Bormida oscille entre 600 et 0,03. A Serravalle, la Scrivia s'est enfiée au niveau des plus grosses colères du Paillon pour retomber à moins d'un demi-mètre cube. Encore, dans les grandes poussées, c'est-à-dire juste au moment le plus propice, ces torrents installés sur un édifice datant d'hier et terriblement travailleurs véhiculent de telles charges et si grossières qu'il faut souvent ouvrir les vannes et laisser échapper pour ne pas fausser les turbines.

En dehors des grandes rivières et des sources des Alpes-Maritimes, du système de Giacopiane, des Bormida, il n'y a guère de ressources. Pas grand chose qui reste à mobiliser — peut-être la cascade de l'Estéron (56) et il a fallu harnacher les vallées piémontaises.

Des traits assez voisins caractérisent le manteau végétal. La grande montagne a permis la conservation de beaux peuplements forestiers non seulement par ses orages d'été mais aussi en raison des difficultés de circulation qui furent longtemps son lot. On a dit la valeur des pinèdes, des sapaies, des melezaies du Haut Var, du Cians, de la Tinée, de la Vésubie, de l'Authion ou de la Roya (57). On sait l'importance du boisement du Var, second dans la liste des départements français (58). Il faut y ajouter les hêtres, les pins des hautes vallées du Ponant, les solides couvertures du massif de Calizzano, la hêtraie chiavaraise, les peuplements riches en chênes du Levant et les efforts des forestiers ne sont pas sans résultats (59).

Sur de vastes espaces cependant, la limitation de l'activité végétative aux saisons de transition, le manque d'épaisseur des sols, le défaut d'humus, les mouvements de masse s'associent à une exploitation abusive ancienne pour ne plus laisser que des guenilles et de mauvaise qualité. Les causes grassois n'ont d'autre vêtement que les loques de la garrigue, les longues échines encadrant les gravières du Ponant, la rude dorsale des Cinque Terre, les reliefs qui entourent Savone, Gênes, la Spezia, Toulon sont pelées jusqu'à la désolation. La province d'Imperia oppose 9 000 Ha de futaies pour la plupart d'essences médiocres à près de 7 000 de taillis, avec un taux de boisement de l'ordre de 25 % à peine. Dans la province de Savone, le taux dépasse celui des Alpes-Maritimes mais les taillis l'emportent d'un tiers sur la futaie dont les 4/5^e sont en pin commun (60).

3) Les difficultés de circulation.

Cette pauvreté en matières premières et en énergie confère une valeur essentielle à la circulation mais l'agencement du relief prohibe toute générosité dans ce domaine encore non seulement par les obstacles qu'il impose directement et qui réduisent, d'autre part, les espaces plats et bien pourvus en eau, mais encore par l'aggravation climatique qu'il engendre. Les inconvénients des déluges et du verglas ou de l'enneigement valent d'être retenus : on les oublie trop en ces domaines dont le littoral retient d'abord l'attention et il n'est pas mau-

d'épaisseur approchante. Ce sont de véritables houilles (Eau 8 à 10 %, carbone fixe 44 à 48 %, matières volatiles 30 à 34 %, cendres 12 à 14 %). Combustible à 5 500 calories. Des pyrites finement disséminées dans la masse donnent en moyenne 7 % de soufre.

(55) Le plus vaste des bassins ligure, celui de la Magra n'atteint pas 550 k^2. — (34) — (31) comme pour tout ce qui suit.
(56) La cascade de Vegay, face à Aiglun.
(57) L'essentiel en a été dit et on n'y reviendra pas; surtout (137) tome V, vol. I, pp. 327 sqq.
(58) (71) pp. 94-104.
(59) (13) passim et notamment tableau 21.
(60) (125).

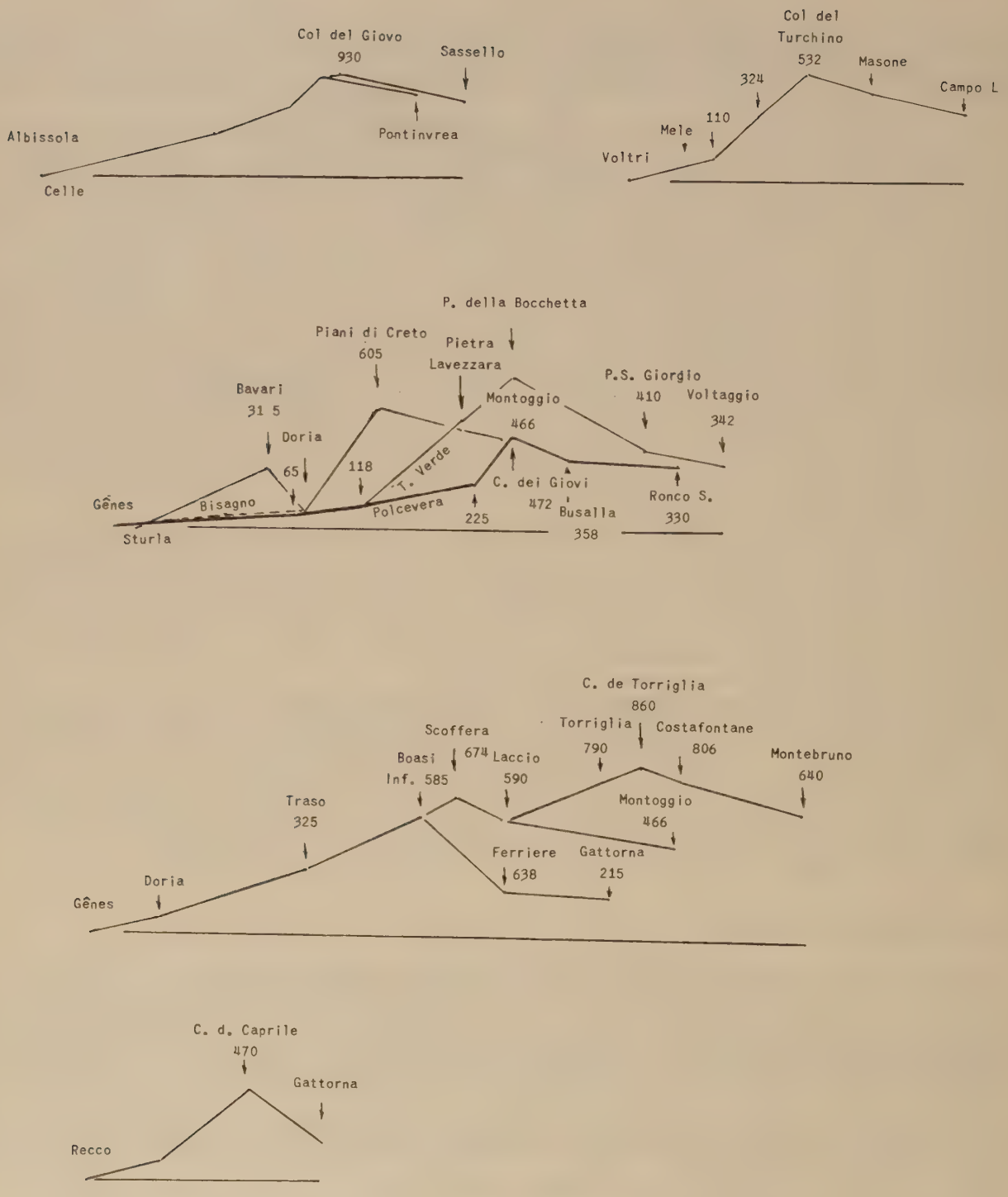


FIG. 18. — *Principaux cols et passages du compartiment central à l'E. de Savone.* Multiplicité des passes. Rocades gênoises. Infériorité de la route de la Trebbie.

vais de rappeler que des cols comme celui de la Cisa sont difficilement praticables en hiver et qu'une navette ferroviaire joint Limone au versant français. Ce sont toutefois là des tares communes à beaucoup de régions. En revanche, les mouvements de masse prennent une importance sur laquelle on ne saurait qu'insister. Ils ne sont ni l'apanage des domaines apennins ni le fait de précipitations exceptionnelles comme celles qui valurent au Vieux Roquebillière d'être enseveli sous une coulée boueuse en 1926. Dès qu'apparaissent de fortes pentes et des couches marneuses et imperméables recouvertes de matériaux meubles et mal cimentés se déclanchent de tels mouvements. Or, ces conditions sont fréquemment réalisées sur nos rivages et, en milieu méditerranéen, il est classique que des brèches provenant de l'éboulement d'une corniche ne se transforment en croûte dure que sur une faible épaisseur. Une large portion de nos rivages est ainsi très franeuse et sous la constante menace d'éboulement. Un excellent exemple en est fourni à la limite des communes de Beaulieu et de Villefranche où le quartier de Sophia est, depuis un quart de siècle, le théâtre de désordres qui ont mobilisé l'attention de Gignoux, de Bertrand, de Corroy et nécessité d'énergiques interventions des Ponts-et-Chaussées et du Génie Rural (60). Le rebord oriental de l'échine de Cimiez, truffé de poches gypseuses s'affaisse en avril 1955, entraînant des jardins, leurs murs de soutènement et lézardant plusieurs villas qu'il est jugé prudent d'évacuer (61). En 1962, dans les Alpes-Maritimes, la route de la Moyenne Corniche reste interdite plus de 3 mois. La Basse Corniche est en permanence menacée entre la sortie du tunnel du Cap d'Ail et l'agglomération. La Ligurie n'est pas plus favorisée, au contraire. Les frane menaçant l'Aurelia à Cavi sont réputées et Gênes se voit isolée plus souvent qu'elle ne le désirerait. Un exemple entre cent : à la fin Décembre 1959, la route du Bracco est bloquée par un glissement de terrain à Maltarana, celle de la Scoffera est recouverte par un pan de colline à Prato, l'autostrade de Savone est obstruée à Cogoleto et rien n'y peut passer; sur 4 grands axes routiers, 3 sont inutilisables.

En *Ligurie centrale*, l'association de hauts pays savonais de formes mûres à des accidents ou affleurements tendres N.S. et la localisation des orogénies récentes dans une zone reculée se combinent pour donner d'exceptionnelles facilités de relations avec la plaine padane. Non seulement la superposition des fossés de Savone et de Cadibone permet le passage à moins de 460 m et le système de la Scrivia et du Polcevera placent le col des Giovi 12 m plus haut à peine mais encore les issues se multiplient. Albissola est reliée aussi bien à Acqui par Sassello qu'à Dego par Pontinvrea grâce au fossé de San Giustina doublant en quelque sorte le col d'Altare, à guère plus de 500 m. La route du Tero branche Varazze sur cette pénétrante. Voltri débouche sur la Stura par le Turchino à 532 m. Le col de la Bocchetta à l'Ouest conduisant à la haute Lemme, les passages bas de Pian dei Creti et de Bavari, à l'Est, qui relient la haute Scrivia au Bisagno et à la vallée de Sturla complètent le système. Au total, 7 passages et, à vrai dire, dans le gênois, un contact avec la route littorale et des recoupements prenant figure de carrefours.

Bien mieux, l'arrière pays est également doté de carrefours. Au niveau de Carcare et de Millesimo, sur le grand axe épousant le seuil des enduits oligo-miocènes le bassin de Cadibone, les Bormida dilatent leurs valées et les routes d'amont et d'aval, de Finale et de Calizzano, du Montferrat et de la conque alexandrine, se greffent sans encombre. A Pontinvrea et au Giovo, s'établissent des diramations. Sassello commande trois passages : vers Urbe, vers Acqui et, en joignant la Stura, vers Ovada. Busalla commande à la fois le passage des Giovi et la route de la haute Scrivia. C'est à Montoggio que s'embranche la route du Pian dei Creti. La Scoffera constitue un X parfait avec le croisement des axes Bisagno-Trebbie et Scrivia-Lavagna.

L'ouverture vers Plaisance par Torriglia, la Scoffera, la Trebbie, est cependant plus malaisée, l'émiettement de l'avant pays en une multitude de blocs et de bassins de poche limite et les espaces plats, réduits à quelques débouchés de vallées qui ne prennent un peu d'ampleur qu'à Vado, et la valeur de la route littorale hérissée de rampes, encombrée de virages, condamnée aux tunnels et à jouer à saute-mouton avec la voie ferrée. La jonction Arenzano-Cogoleto ne s'opère que par un brusque détour vers l'intérieur assorti de fortes rampes. La liaison Savone-Albissola imbrique voie-ferrée et route et a nécessité le recours au tunnel. L'administration Napoléonienne n'a réussi qu'à grand peine à accrocher une corniche au Cap de Noli et le qualificatif de Malpasso s'y est conservé (62).

Les conditions portuaires sont moins favorables aussi qu'on ne s'y attendait. Les encoches rocheuses sont exigues à l'excès. Les plages sableuses et caillouteuses sans profondeur l'emportent. Gênes ne disposait à l'origine que d'une minuscule encoche, à l'angle S.E. de l'actuel vieux port, et de « La Foce », en contrebas de la Circonvallazione à Mare. Savone, au débouché d'un bassin qui s'ensablait, ne s'est sauvée qu'en se protégeant par un épi perpendiculaire au môle extérieur. La rade de Vado est foraine.

Dans le Var, les bassins des envelopes calcaires, le plateau triasique oriental dominent un bon axe de circulation interne O.E. et la vallée de l'Argens d'une part, en dépit de ses épigénies à travers les apophyses

(61) Rapport d'expertise du 28. IV. 1955; Archives Préfect. A. M.

(62) (164) tome II, p. 425. Chabrol de Volvic juge cette œuvre « un monument digne du siècle »; il a fallu « dit-il que les ouvriers restassent suspendus à des cordes au-dessus des flots ».

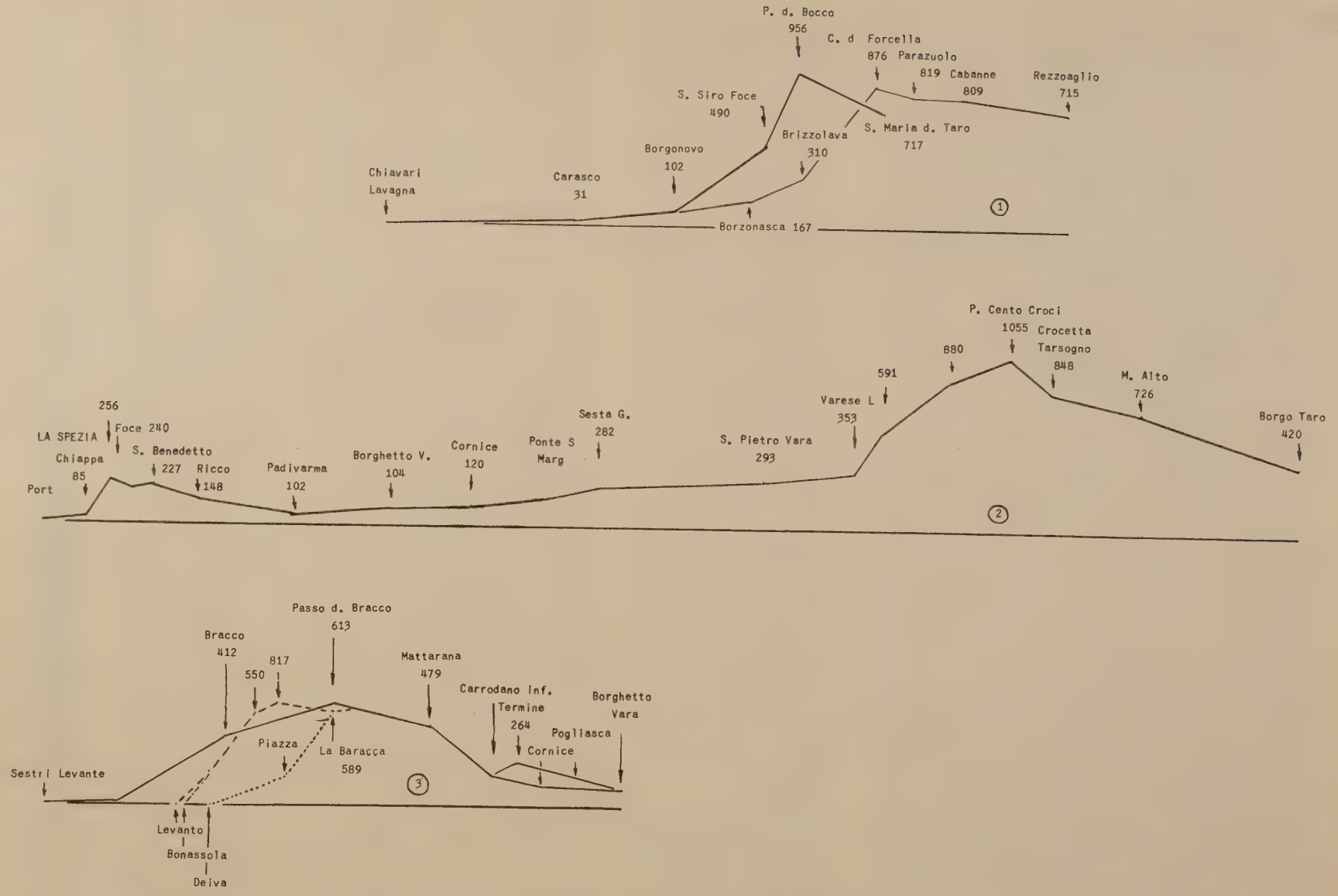


FIG. 19. — *Cols et passages du Levant.*

1. Issues du bassin de la Sturla vers le Taro et l'Aveto — 2. Liaisons de la haute et moyenne Vara avec le versant padan et le littoral — 3. Route du Bracco et ses raccords avec les marines de Bonassola, Deiva et Levanto; double raccordement avec le système de la Vara : par Cornice (direct), par le col de Termine sur Borghetto.

des Maures et de l'obstacle opposé au déblaiement par les filons éruptifs qui la retrécissent comme au Rocher de Roquebrune, le système Real Martin-Gapeau d'autre part le raccorde à la mer par deux belles avenues à large fond. Autre bon point, si l'ensablement prévaut à l'E., la rade de Toulon constitue à l'issue du boulevard occidental un remarquable site portuaire. En revanche, l'ensemble est bloqué périphériquement par les accumulations porphyriques de l'Estérel, la monumentale borne du Plan de Canjuers, les plis des enveloppes occidentales mal léchés par les nivellements de la Provence Occidentale, les horst et les chevauchements qui encerclent Toulon et la forteresse mauresque dont les accidents orthogonaux ne font que multiplier les remparts [63].

La route des bassins débouche sans trop de peine vers Aix; elle s'insinue déjà plus difficilement à travers la retombée N. du Tanneron, les gorges de l'Huveaune sont difficiles, le franchissement de l'Estérel aussi. La sortie de Toulon par les gorges d'Ollioules est incommode, le golfe de Saint-Tropez voit paralyser ses vertus nautiques, la corniche de l'Estérel est pittoresque mais non économique. Pas d'obstacle impressionnant mais, finalement, une excessive multiplication d'accidents mineurs qui, s'ils laissent de la place, briment la circulation.

Le *Levant ligure* offre bien moins de commodités encore. Au N., dans le Chiavarais, l'Entella a construit un trottoir alluvial d'ampleur exceptionnelle et le Gromolo et le Petronio ont déblayé une dépression doublement ourlée de plages de part et d'autre de l'Isola de Sestri et de la Punta Manara. En arrière, l'échine sublittorale comporte un abaissement d'axe qui ouvre sur le bassin de Carasco et la vallée de la Lavagna. Mais au-delà de la conque de convergence on passe très vite à des coups de griffe et à des entonnoirs surmontés de rudes abrupts et, même sur le versant padan, des gorges à parois quasi verticales de 500 m succèdent aux moraines émoussées [64].

Au sud, la mosaïque spezine comporte un beau vestibule de quelque 15 kms sur 3 ou 4 mais mal ouvert au Nord par le rude Passo della Cisa (1 041 m) dont on sait la mauvaise volonté hivernale. Le magnifiique golfe de la Spezia s'inscrit dans un bloc qui ne lui laisse qu'un étroit ourlet littoral et une ouverture sur la Magra. Le bassin de la Vara est bloqué par les rudes massifs du Zuccone, du Scassella et du Gottero et s'étrangle à l'aval.

Entre les deux compartiments, les grands alignements de serpentines et de diabases constituent une longue cloison depuis le Monte Ràgola jusqu'à Deiva et aux Cinque Terre. Les surfaces planes constituent ainsi quelques belles plaques mais la circulation ne profite que de rares tronçons commodes : le long du trottoir chiavarais, de la Spezia à la frontière toscane, dans la basse et moyenne Lavagna, dans la basse Magra. L'axe littoral qui est ce qu'on fait de mieux est tortueux au franchissement des placages oligocènes du Promontoire de Portofino, doit s'écarter, franchir péniblement le col du Bracco à plus de 600 m, remonter le torrent de Ricco et rejoindre la Spezia au prix de 2 autres cols. La Sturla ne conduit à l'Aveto que par le col de la Forcella qui est une véritable échelle. Le Val Mogliana n'ouvre sur le Taro que par une brèche à peine moins haute et par une montée pire. Le Val Graveglia est un cul-de-sac. Les calanques des Cinque Terre sont des abîmes dont on n'achappe que par des chemins acrobatiques et qui ne communiquent entr'elles que par des tunnels. De Levanto et de Bonassola, on n'atteint l'Aurelia qu'en se hissant à plus de 600 m. La voie ferrée littorale n'est guère à l'air libre qu'à de rares et brefs intervalles en dehors des stations. La route qui joint Moneglia à Riva chemine constamment sous terre, sur près de 10 kms à l'exception de trois brèves interruptions dont la plus longue n'a pas 300 m. Les bons carrefours se limitent à celui de Chiavari-Lavagna et à celui de Sarzana.

Dans les *Alpes-Maritimes,* le compartiment canno-grassois retaillé dans les aplanissements miocènes ne manque pas de variété. C'est cependant un bas pays où se prolongent les relatives facilités des enveloppes varoises. Mais au-delà du front des baous, c'est tout d'un coup la montagne, et rude dans sa puissance ou son émiettement, caractérisée par une féroce incrustation des vallées.

Dominé par des matériels récents et de faible résistance, le compartiment impérien a été largement affouillé. Pourtant les horizons résistants constituent des postes de défense qu'on ne saurait négliger. Les derniers mouvements sont trop récents pour que la jeunesse ne soit pas de règle et ils ont peut-être imposé des adaptations malaisées. La masse alpine qui flanque à l'Est la trouée de Coni oppose un rude bastion aux remontées padanes. Aussi dans un ensemble d'altitudes modérées et de volumes montagneux affaiblis ni l'énergie ni les contrastes ne font défaut. Les vallées septentrionales orientées Ouest-Est ne sont guère que des rainures. Dans celles qui s'orientent au Sud se développent de hauts bassins mais bornés à l'amont par de solides reliefs, elles sont séparées par de fortes échines, volontiers resserrées à l'aval avant l'ultime gravière, telle la vallée de Taggia étranglée au passage d'une barre gréseuse. Le littoral est à peine mieux partagé. Le golfe albengais et les anciennes rias aujourd'hui remblayés qui le prolongent, constituent une magnifique surface d'alluvions récentes, trente mètres au-dessous de la terrasse de quaternaire ancien parfaitement visible sur la rive gauche de la

(63) (215) et (219).
(64) (287) J. Pelletier a insisté sur ces gorges de l'Aveto faisant suite aux moraines de S. Stefano.

Centa mais Ortovero n'est pas à plus de 10 kms de la mer, Zuccarello aussi, Cisano à peine à 6 et on n'en compte pas plus de 8 du Castello Borelli aux premières hauteurs de San Fedele; dans les limites de l'isohypse de 200 m, une plaine de l'ordre de 50 km^2; en gros, l'équivalent de la plaine de Cogolin. Encore est-elle couronnée de fiers rebords et constitue-t-elle une exception [65]. Les plaines de niveau de base n'ont qu'une ampleur locale, leurs fonds et leurs terrasses sont réduites par des buttes nivelées telle celle sur laquelle est piqué le village de Bussana Vecchia. Rarement un trottoir littoral les relie comme entre Vintimille et les Piani di Vallecrosia. Les demi-cuvettes de San Remo et de Diano manquent d'ampleur. En dehors de ces quelques rades ouvertes, le littoral se ferme très vite par de grands plans doucement inclinés qui viennent parfois se briser de 180-200 m sur le rivage.

Entre l'Ouest et l'Est, enfin les préalpes niçoises intercalent leur redoutable bastion. Mises en place tardivement puisque le pliocène se retrouve à 750 m à Roquebrune et compartimentées par des anticlinaux répétés de calcaires jurassiques épais et résistants, « coriaces et poreux », elles ne sont, dans l'intérieur, qu'un dédale de cuvettes et de hauts bassins mal reliés par des réseaux antécédents et les rebords des rembourrages nummulitiques ajoutent de nouveaux obstacles sous forme de cuestas [66]. Déversant leurs plis vers le Sud avec une vigueur qui fait jaillir des coins triasiques juste au contact du niveau de base, elles s'achèvent sur la mer par un rebord en corniche qui est un vrai mur d'enceinte ne laissant subsister que quelques débris de bas pays : le Cap Ferrat, le Rocher de Monaco, le Cap Martin, la demi-cuvette nummulitique de Menton. Le bassin de Sospel est clos de toutes parts. La profonde rade de Villefranche bloquée.

Il y a ainsi de la place pour les établissements industriel dans les bas pays grasso-cannois et la large gravière du Var inférieur, les bas Paillons ainsi qu'au débouché des vallées du Ponant et dans la plaine albengaise mais la circulation n'est guère commode qu'à l'Ouest de Nice, encore les issues sont-elles discutables, surtout quand elles n'ouvrent que sur les Basses-Alpes. Les passages intérieurs sont souvent détestables. Le Val d'Arroscia et le Val Tanaro sont des rocades appréciables mais Tinée, Vésubie et Roya communiquent mal. L'Estéron reste inaccessible aux gros véhicules, les élargissements sublittoraux du Ponant sont cloisonnés [67]. Vers la plaine padane à peine des brèches dont la plus basse, le Pas de Sainte-Anne, est à 2 250 à travers la sierra de l'Argentière. Le Col de Tende n'est abaissé à 1 321 m que par un long tunnel, il n'est atteint facilement que depuis Vintimille; on ne l'approche de Nice que par 5 cols préalables (Nice, Braus, St-Jean, Perus et Brouis). A partir d'Albenga, on n'atteint le Tanaro qu'au prix des 950 m du San Bernardo et il faut faire un long détour par Garessio pour atteindre Turin de sorte qu'on s'en trouve pratiquement plus éloigné que Savone d'une quinzaine de km. C'est pire pour Impéria dont la pénétrante comporte cette fois 2 cols au lieu d'un. La route littorale doit non seulement s'accrocher en corniche de Nice à Menton mais encore renouveler le tour de force au franchissement des anticlinaux du Pozzo et du Grammondo et continuer de se tortiller en montées et descentes jusqu'au Malpasso. Nulle part, il n'y a moins de carrefours et d'aussi mince vertu.

4) La pauvreté de sites et de situations.

Cette nature brutale et avare a pour conséquences une réelle pauvreté en sites et en situations industriels.

Les sites de gisement, *lato sensu,* sont non seulement peu nombreux mais médiocres. A l'exception des bauxites, les exploitations minières s'établissent souvent en position inconfortable et ne savent où étaler leurs installations de surface : ainsi les mines du Val Graveglia et de la Fontanabuona. Non seulement aucun barrage n'offre des digues d'une ampleur comparable à celles des Alpes du Nord mais dans nombre de cas il faut dépenser des trésors d'ingéniosité pour ajouter les minces filets de plusieurs torrents : au Boréon-Saint-Martin par exemple comme on l'a vu ou d'une Bormida à l'autre. Dans une certaine mesure, il y a une parenté entre les techniques vésubiane et bormidienne et les solutions des Ségalas. Sauf dans une partie du Var et en quelques secteurs favorisés comme les lourds moutonnements du haut pays savonais, les coupes de bois s'accrochent sur des pentes raides.

Pour les installations apparemment plus indépendantes, le choix est restreint. Espaces plats, bien pourvus en eau et desservis par de bonnes voies se limitent à quelques bassins intérieurs comme ceux des Bormida si heureusement dotés de terrasses, le front et les lambeaux du trottoir littoral, les gravières qui les prolongent dans l'intérieur, accessoirement quelques bas versants encore utilisables comme ceux du Polcevera.

(65) Près de 600 m dès la Punta di Vogliasco, à 2 km du rivage, de 1 000 à 1 700 au Cucco, à la Rocca Barbena, au Bello et au Galero.

(66) (137) tome IV, Vol. 2, pp. 303 sqq.

(67) La « clue » de St-Auban est inutilisable par de gros camions ou autocars, les autres routes bien étroites et à fortes rampes.

ɔle
ait
ɔre
ıes
lre
de
la
ale
ɔnt
en
le
de
ns
la
les
à
ce,
un
la
ée

ns

ne
ot.
es
ut
er
on
es
ni
ar

ns

n.
as
ne
La
ut
es

es
ie
ée
as
ls
u;
nt

à

Centa mais Ortovero n'est pas à plus de 10 kms de la mer, Zuccarello aussi, Cisano à peine à 6 et on n'en compte pas plus de 8 du Castello Borelli aux premières hauteurs de San Fedele; dans les limites de l'isohypse de 200 m, une plaine de l'ordre de 50 km^2; en gros, l'équivalent de la plaine de Cogolin. Encore est-elle couronnée de fiers rebords et constitue-t-elle une exception [65]. Les plaines de niveau de base n'ont qu'une ampleur locale, leurs fonds et leurs terrasses sont réduites par des buttes nivelées telle celle sur laquelle est piqué le village de Bussana Vecchia. Rarement un trottoir littoral les relie comme entre Vintimille et les Piani di Vallecrosia. Les demi-cuvettes de San Remo et de Diano manquent d'ampleur. En dehors de ces quelques rades ouvertes, le littoral se ferme très vite par de grands plans doucement inclinés qui viennent parfois se briser de 180-200 m sur le rivage.

Entre l'Ouest et l'Est, enfin les préalpes niçoises intercalent leur redoutable bastion. Mises en place tardivement puisque le pliocène se retrouve à 750 m à Roquebrune et compartimentées par des anticlinaux répétés de calcaires jurassiques épais et résistants, « coriaces et poreux », elles ne sont, dans l'intérieur, qu'un dédale de cuvettes et de hauts bassins mal reliés par des réseaux antécédents et les rebords des rembourrages nummulitiques ajoutent de nouveaux obstacles sous forme de cuestas [66]. Déversant leurs plis vers le Sud avec une vigueur qui fait jaillir des coins triasiques juste au contact du niveau de base, elles s'achèvent sur la mer par un rebord en corniche qui est un vrai mur d'enceinte ne laissant subsister que quelques débris de bas pays : le Cap Ferrat, le Rocher de Monaco, le Cap Martin, la demi-cuvette nummulitique de Menton. Le bassin de Sospel est clos de toutes parts. La profonde rade de Villefranche bloquée.

Il y a ainsi de la place pour les établissements industriel dans les bas pays grasso-cannois et la large gravière du Var inférieur, les bas Paillons ainsi qu'au débouché des vallées du Ponant et dans la plaine albengaise mais la circulation n'est guère commode qu'à l'Ouest de Nice, encore les issues sont-elles discutables, surtout quand elles n'ouvrent que sur les Basses-Alpes. Les passages intérieurs sont souvent détestables. Le Val d'Arroscia et le Val Tanaro sont des rocades appréciables mais Tinée, Vésubie et Roya communiquent mal. L'Estéron reste inaccessible aux gros véhicules, les élargissements sublittoraux du Ponant sont cloisonnés [67]. Vers la plaine padane à peine des brèches dont la plus basse, le Pas de Sainte-Anne, est à 2 250 à travers la sierra de l'Argentière. Le Col de Tende n'est abaissé à 1 321 m que par un long tunnel, il n'est atteint facilement que depuis Vintimille; on ne l'approche de Nice que par 5 cols préalables (Nice, Braus, St-Jean, Perus et Brouis). A partir d'Albenga, on n'atteint le Tanaro qu'au prix des 950 m du San Bernardo et il faut faire un long détour par Garessio pour atteindre Turin de sorte qu'on s'en trouve pratiquement plus éloigné que Savone d'une quinzaine de km. C'est pire pour Impéria dont la pénétrante comporte cette fois 2 cols au lieu d'un. La route littorale doit non seulement s'accrocher en corniche de Nice à Menton mais encore renouveler le tour de force au franchissement des anticlinaux du Pozzo et du Grammondo et continuer de se tortiller en montées et descentes jusqu'au Malpasso. Nulle part, il n'y a moins de carrefours et d'aussi mince vertu.

4) La pauvreté de sites et de situations.

Cette nature brutale et avare a pour conséquences une réelle pauvreté en sites et en situations industriels.

Les sites de gisement, *lato sensu*, sont non seulement peu nombreux mais médiocres. A l'exception des bauxites, les exploitations minières s'établissent souvent en position inconfortable et ne savent où étaler leurs installations de surface : ainsi les mines du Val Graveglia et de la Fontanabuona. Non seulement aucun barrage n'offre des digues d'une ampleur comparable à celles des Alpes du Nord mais dans nombre de cas il faut dépenser des trésors d'ingéniosité pour ajouter les minces filets de plusieurs torrents : au Boréon-Saint-Martin par exemple comme on l'a vu ou d'une Bormida à l'autre. Dans une certaine mesure, il y a une parenté entre les techniques vésubiane et bormidienne et les solutions des Ségalas. Sauf dans une partie du Var et en quelques secteurs favorisés comme les lourds moutonnements du haut pays savonais, les coupes de bois s'accrochent sur des pentes raides.

Pour les installations apparemment plus indépendantes, le choix est restreint. Espaces plats, bien pourvus en eau et desservis par de bonnes voies se limitent à quelques bassins intérieurs comme ceux des Bormida si heureusement dotés de terrasses, le front et les lambeaux du trottoir littoral, les gravières qui les prolongent dans l'intérieur, accessoirement quelques bas versants encore utilisables comme ceux du Polcevera.

(65) Près de 600 m dès la Punta di Vogliasco, à 2 km du rivage, de 1 000 à 1 700 au Cucco, à la Rocca Barbena, au Bello et au Galero.

(66) (137) tome IV, Vol. 2, pp. 303 sqq.

(67) La « clue » de St-Auban est inutilisable par de gros camions ou autocars, les autres routes bien étroites et à fortes rampes.

FIG. 20. — *La route littorale du Ponant et les transversales alpines.*

Circulation littorale et de pénétration entre Savone et Nice — 1 : Profil en long de la via Aurelia. — 2 : Accès au col de Tende. — 3 : La route d'Imperia au Piémont. — 4, 5, 6 : Les cols du massif de Calizzano, Seravaion, San Bernardo de Garessio, Giogo di Toizano, col de Melogno. — 7 : Jonction de Savone à Alexandrie, Milan, Novare et Turin.

Echelles : Pour 1 : L 1/100 000,e H 1/25 000,e pour 2 à 7 : L 1/200 000e, H 1/25 000e.

Incommodité de la voie littorale. Contraste entre les pénétrantes des Alpes-Maritimes et de Savone-Cadibouc.

VII. — L'ACTION DIRECTE DU MILIEU NATUREL ET SES LIMITES

Au terme de l'analyse, il faut reconnaître au milieu naturel des rivages provençaux et ligures un rôle limitatif important. Déjà, dans le passé, les ressources locales étaient loin de suffire puisque d'une part on achetait à l'extérieur des matières premières pour les travailler sur place — le corail par exemple à Gênes ou encore du chanvre dans presque tous les centres navals — et qu'il fallait d'autre part importer pour de fortes sommes d'objets fabriqués au dehors. Du moins, à cet âge de micro unités de production, le bois suffisait-il à répandre la forge, les gisements à animer jusqu'à des vallons perdus, les torrents à activer des chapelets de moulins et de martinets auxquels le législateur donnait priorité sur les arrosants en Provence. Avec les exigences de la production moderne, surtout lorsqu'elle se convertit aux fabrications en masse, les dons de la nature provençale et ligure deviennent dérisoires et ne recueillent plus que mépris. Les gisements du bassin du Reyran sont abandonnés l'un après l'autre et il faut la Guerre Mondiale pour qu'on assiste à une tentative de reprise bien vite abandonnée. Les grattages des Guiols et des Ruines de Bérard se découragent plus vite encore dans le synclinal stéphanien du Plan de la Tour. Après un effort de remise en exploitation dans la difficile période de l'occupation, on se décourage de pomper pour garder au sec les galeries de la Haute Cagne. Dès que les Chemins de Fer de Provence abandonnent les locomotives pour la traction Diesel et que se précise la conversion de la centrale thermique de Lingostière en transformateur géant on se fatigue de courir après les raccords des couches disloquées de Bonson. L'exploitation des lignites à Puget Théniers et à Chateaudouble se borne à des essais éphémères. La mine de galène de Tende, en dépit d'une opiniâtre et parfois brillante résistance, finit par céder la place à une usine de chlore. A Libiola, un gros effort d'aménagement en 1950, après un premier abandon, reste vain, et, en 1962, le groupe Montecatini, dont dépendent les exploitations, en décide la fermeture définitive. La cohorte d'artifices que Pietri dénombrait sur les Paillons a été cruellement décimée et les quelques « defissi » qui en restent font figure de curiosités folkloriques [68].

La dot en commodités de circulation aussi était trop chichement comptée dès qu'on s'enfonçait dans l'arrière pays et parfois même le long des rivages.

Au fond *l'héritage est allé se dévaluant et,* à la différence de ce qui s'est prdouit pour l'Europe Hercynienne et Atlantique, *au jeu des grandes découvertes techniques, les rivages méditerranéens n'ont jamais tiré de gros lot.*

On saisit sans peine le processus général qui aboutit d'une part à la préférence pour des formes légères et la transformation d'autre part à la concentration des établissements en quelques situations favorisées surtout pour des transports économiques dans des vallées ouvrant sur un hinterland actif, sur le front de mer générateur de ruptures de charge, au débouché des passages transverses sur le grand axe de circulation profitant des trottoirs littoraux, dans un site portuaire, dans des bassins intérieurs où convergent les routes et appuyés sur un port, bref là où l'on prend livraison et d'où l'on expédie à bon compte. L'usine Monteponi de Vado et l'usine Pertusola de Lerici s'installent à proximité des minerais sardes et l'établissement Oscar Sinigaglia est un bel exemple de métallurgie sur l'eau.

Les contraintes physiques n'expliquent cependant pas tout, même en faisant intervenir les transformations techniques qui modifient les vertus du potentiel naturel.

Il est d'abord frappant que les meilleurs gisements n'aient engendré aucune industrie de transformation. C'est à peine si la F.I.T. mêle un peu de manganèse à ses aciers, l'usine marseillaise de la Barasse n'est pas tellement plus proche des charbonnages de Gardanne que ne l'est Mazaugues et les mines de bauxite ne sont guère éloignées de Toulon qui pourrait être un quai charbonnier et un centre thermo-électrique. La gamme des productions toulonnaises paraît bien courte à côté de celle de la Spezia. La sidérurgie et surtout les fabrications de tôles fines dont la plus grosse part est acheminée vers le F.I.A.T. se sont développées à Gênes non à Savone pourtant plus proche de Turin.

Il y a aussi des limitations excessives, d'étranges distensions et de curieuses lacunes dans le tissu des implantations. On affirme volontiers à Gênes que le prodigieux développement industriel dont la Lombardie est le théâtre se fut effectué autour de la capitale ligure si le cordon montagneux qui l'étreint l'avait serrée de moins près. En est-on tout à fait certain ? Voltri est bien abandonné et le cas de Gênes n'est-il pas particulier dans sa misère d'espace plat ? Relativement et dans l'ensemble les établissements industriels n'exigent pas tellement d'espace — à la différence de l'agriculture l'industrie est un phénomène discontinu; il reste bien des places vides tout au long du ruban riverain ou à proximité et il en est aussi qui ont manifestement été attribuées par préférence à d'autres formes d'activité.

(68) Pietri : Le Paillon, torrent de Nice — in Recherches Régionales, 1963, 1, p. 6, fait état de 169 « artifices ou usines » à la fin du XVIII[e] siècle.

FIG. 21. — *La Pertusola de Lerici : le trottoir littoral.*

1. Comptabilité — 2. Services Sociaux — 3. Département du zinc — 4. Chaudronnerie — 6. Mécanique et Fonte — 7. Electricité, Electromécanique — 8. Recherches — 9. Zingage — 10. Fusion-Cuisson — 11. Magasins divers — 12. Dépôt minerais — 13. Cheminée — 14. Bag-hause — Problème de l'eau.

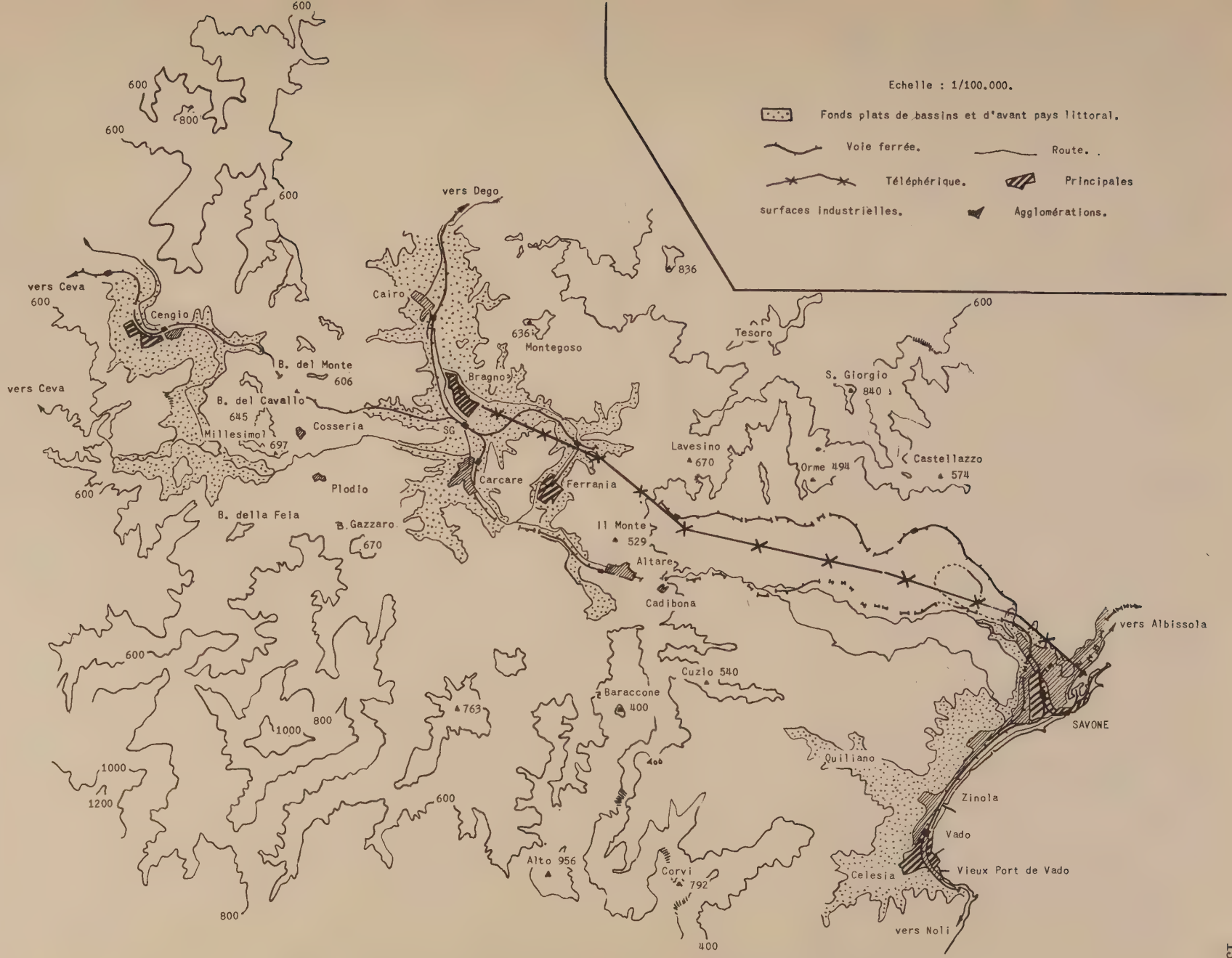


FIG. 22. — *Le complexe Savone-Bormida : une solution industrielle du contact Mer-Montagne.*

On s'explique mal par un simple recours aux conditions physiques, les faiblesses du Var et surtout du Ponant par rapport aux Alpes-Maritimes. Elles ne disposent pas de meilleures conditions de circulation que le Var et leurs sites portuaires sont bien peu équipés d'usines ou d'ateliers. Invoquer une supériorité hydro-électrique ne suffit pas : sur 1 143 millions de kWh produits en 1960, elles en consacrent à peine 137 à l'industrie. Que de place vide ou échappant à l'usine dans le Ponant alors qu'il expédie des kW jusqu'à Cairo et des bataillons serrés de travailleurs à Monaco dont le potentiel naturel est nul.

De même la stagnation du Nord chiavarais par rapport au district sestrais qui n'est plus proche ni des mines ni de la production électrique du Monte di Borzonasca et qui se trouve plus éloigné des quais gênois.

Il y a manifestement d'autres raisons que les effets directs du milieu naturel pour rendre compte des caractères de l'appareil industriel des rivages provençaux et ligures. La disparition des moulins à huile n'est pas seulement le fait de la dévaluation des artifices mais de la disparition d'une matière première agricole en même temps que de l'amenuisement d'une clientèle et les stagnations varoise et du Ponant y sont liées. L'expansion des Côtes d'Azur repose sur une base de bâtisse sans rapport direct avec le potentiel industriel et pas davantage le maintien de la céramique d'Albissola et de Vallauris. Si la moitié orientale de nos rivages est plus puissamment équipée que l'autre, c'est qu'elle est desservie par des axes Nord-Sud mais ces routes sont autant de portes ouvertes aux sociétés industrielles padanes.

Derrière l'action directe des facteurs physiques on entrevoit tout un jeu subtil et nuancé mettant en cause des milieux géographiques locaux et des rapports complexes avec des milieux allogènes. Le comportement actuel de l'industrie en permet une première approche.

DEUXIÈME PARTIE

LIGNES DE FORCE ET POSITIONS FRAGILES
LE PROBLÈME DES RESPONSABILITÉS LOCALES

INTRODUCTION

L'ÉVOLUTION DE L'ÉNERGIE ET DE L'EMPLOI ; INDICES ET ORIENTATIONS

L'energie et l'emploi sont deux éléments d'approche commodes du comportement et de l'activité industrielle. Leur évolution donne le ton. Les conditions dans lesquelles elle s'opère, les modalités qu'elle revêt indiquent les cadres et les orientations propres à révéler les jeux de l'élément humain dirigeant.

Pétroles, méthane, houille, électricité, ne contribuent que pour une part à fournir de la force motrice à l'industrie. Une quantité non négligeable d'hydrocarbures est transformée en gaz mis en bouteilles métalliques à usage domestique. Les charbons alimentent la production de gaz de ville et constituent une matière première chimique. Une sérieuse proportion de kilowatts consommés en Provence orientale et en Ligurie est affectée à des usages industriels. Il faudrait donc distinguer. Mais l'état de la statistique ne permet pas toujours les ventilations souhaitables. Il devient même délicat de faire remonter les investigations dans le passé : au-delà d'une douzaine d'années, parfois moins, la présentation des données numériques change et il est impossible d'obtenir des séries comparables un peu étoffées. Au demeurant toute production de carburant, d'électricité, même de basse tension, de gaz est opération industrielle, la consommation comme la transformation est un indice et, faute de mieux, on peut finalement considérer les valeurs globales sans trop d'inconvénient.

Sur ces bases le premier fait c'est que *partout la consommation d'énergie par l'industrie s'est accrue* depuis la difficile période de remise en ordre qui suivit la guerre mondiale et qu'on assiste dans la quinzaine d'années qui la suit à un effort considérable pour exploiter les possibilités locales et pour s'approvisionner à l'extérieur en produits énergétiques. Les centrales hydro-électriques se multiplient et s'implantent sur les cours d'eau les plus modestes, au prix de techniques perfectionnées, comme sur la Tinée dont les eaux sont turbinées à plusieurs reprises d'Isola à la Courbaisse ou sur le Boréon jumelé avec le torrent de la Madone de Fenestre au prix d'un coûteux tunnel, les anciennes centrales thermiques se gonflent, de nouvelles apparaissent, les quais charbonniers et pétroliers s'animent d'une vie intense. Les comptages et documents comptables confirment et précisent : d'une part pour la houille et l'électricité dont l'usage est très répandu, d'autre part pour les produits pétroliers dont le traitement se cantonne étroitement au contraire.

Sur les rivages français les Alpes-Maritimes voient progresser les fournitures d'électricité et les livraisons de charbon à l'industrie sans défaillance et de façon spectaculaire. Entre 1954, début de la série des données homogènes et comparables, et 1960 les diverses installations charbonnières montrent un appétit croissant : elles absorbent à peu près 68 000 tonnes par an au début de la période pour en engloutir plus de 97 000 à la fin, ce qui conduit de l'indice 100 à l'indice 142 [1].

Entre 1950 et 1959 la production d'électricité se hausse de 468 millions de kWh (indice 100) à près de 1 050 (indice 142). En même temps la consommation globale s'y élève de quelque 180 à plus de 467 millions

(1) (1) Pour chaque année tableaux 31 et 311.

de kWh (indices 100 et 259). L'appétit de haute tension double (de moins de 68 millions de kWh à 130) [2]. Les salaires distribués par l'E.D.F. augmentent de moitié.

Dans le Var, les fournitures de charbon à l'industrie déclinent de 18 500 tonnes en 1954 à 16 500 en 1960 après être passées par un maximum de 19 616 tonnes en 1955 de sorte que, au cours des 7 ans de la période, l'indice s'affaisse de 100 à 88,5. De même la production électrique s'anémie : près de 15 millions de kWh en 1950 contre moins de 11 en 1959, 11,2 en 1961; indices 100 et 73. Par contre la consommtaion brute s'élève de 115 à près de 358 millions de kWh (indices 100 et 311) — surtout du fait d'une très forte augmentation de la demande en haute tension, qui, située à moins de 59 millions de kW en 1950, dépasse 131 dix ans plus tard — tandis que la masse des salaires double sensiblement comme dans les Alpes-Maritimes [1] [2].

Le département varois manifeste ainsi une moindre croissance mais l'infériorité procède surtout de la production électrique et elle est à rapprocher de la croissance hydro-électrique des départements voisins dans le cadre d'un réseau général d'interconnexions. Il ne fait aucun doute que les deux départements français témoignent d'un progrès. Il en va de même en Ligurie.

Des brèves données dont on dispose pour la Province d'Imperia la production de gaz de houille ressort accrue de presqu'un dixième entre 1952 et 1961 (7 millions de m^3 et 7,881). Surtout la production électrique se hausse de quelque 40 millions de kWh en 1952 à près de 100 [3].

Dans la province savonaise, l'accroisement puis le maintien à niveau des importations charbonnières (1 876 000 tonnes en 1948, 2 598 000 en 1958, plus de 2 000 000 dans les dix premiers mois de 1962) relève surtout de l'expansion chimique des Bormida. Mais la croissance électrique est impressionnante.

Aucune donnée provinciale valable de production ni de consommation n'est disponible. Mais le réseau et les résultats financiers des entreprises ainsi que leurs projets ne laissent aucun doute [4]. Sans compter les installations Falk et Montecatini, la province de Savone s'alimente largement aux systèmes de Haute Italie et de la Roya. Des lignes à 150 et 70 000 volts convergent vers le nœud principal de Cairo, y amenant l'énergie des centrales des vallées de la Maira, de la Varaita, de la Stura di Demonte, de la Roya et du Gesso. Un second centre alimenté par des lignes de même tension, est établi à Garessio dans la province de Coni. Par là se trouvent desservis et le complexe des Bormida et la frange côtière : deux conduites à 70 000 volts joignant Cairo à Lavagnola, une ligne fonctionnant aussi bien sous 150, que sous 70 000 volts reliant Garessio à Albenga, deux conduites, enfin, de 70 000 volts courant d'Alassio à Varazze par Albenga, Pietra, Vado et Savone. La province de Savone profite ainsi incontestablement de l'accroissement de production électrique alpin et littoral. D'autre part, aux six stations de transformation de 70 000 volts d'Alassio, de Pietra, de Vado, de Lavagnola, de Varazze et de Cairo ainsi qu'à la station à 150 000 d'Albenga vient de s'ajouter une seconde station savonaise fonctionnant sous la même tension [5].

La Societa Anonima Elettricita Savona (S.A.E.S.) ne publie ses profits ni dans le recueil officiel ni dans les publications de l'Association des S.P.A. italiennes. On n'ignore pas cependant que l'assemblée du 29 mars 1947 regroupe les actions anciennes et les porte gratuitement de 90 à 100 Lires, que celle du 27 avril 1949 procède à une seconde valorisation gratuite qui les élève à 1 000, qu'enfin une 3e opération du même type fixe leur nominal à 2 500 Lires le 29 mars 1957. Le capital social passe ainsi de 1 800 000 à 50 000 000 de Lires en 10 ans par simple incorporation de réserves [6].

D'autre part, entre 1957 et 1960 le poste immeubles et installations passe de 72 800 000 à 73 775 000, le fond d'amortissement d'un peu plus de 35 millions à plus de 45, les stocks de moins d'un million à près de 4, la colonne caisse et créances de quelque 24 à 34 [6]. Il ne fait pas de doute que l'entreprise est prospère. Il n'en va pas autrement de la Compagnia Impresse Elettriche Ligure (C.I.E.L.I.) qui est aussi la grosse affaire gênoise.

Plus qu'à Savone l'approvisionnement charbonnier est significatif en pays gênois. Or les importations houillères se maintiennent au-dessus du million de tonnes jusqu'en 1960 pour dépasser 1 600 000 dans les dix premiers mois de 1962 plus de 2 000 000 pour l'année et plus de 2 430 000 en 1963 [7]. C'est un fait dont l'importance mérite d'être soulignée si l'on songe que le « metanodotto » est entré en service et apporte depuis

(2) (1) Pour l'électricité et pour chaque année : d'abord, production et distribution de l'énergie électrique dans les départements, C; puis à partir de 1953, tableaux 3 011; enfin depuis 1955, tableaux 312 0 312 1 et 312 2. On atteint même 544 millions en kwh de consommation totale en 1961 et 169 millions de kwh pour la consommation haute tension.

(3) (99) Chap. Industrie et (6) édit. 1962 tabl. 69, 70, 72.

(4) Cette lacune est expressément reconnue, en particulier, dans (106), p. 71. Partant de l'affirmation que l'approvisionnement en énergie électrique est un facteur fondamental du développement de l'industrie, le rédacteur estime que l'analyse de cet approvisionnement peut être conduite à l'aide d'une enquête sur les transports de courant puisqu'il n'existe aucune donnée provinciale (« poiche non esistono dati provinciali »).

(5) (106) L'industria 23, p. 71.

(6) (80) p. 789.

(7) (77) Tableau 56 surtout n° de janvier-fév. 1964, p. 61.

1955 des quantités croissantes de gaz padan. L'argument décisif est cependant servi par la prospérité et les programmes d'expansion des grandes sociétés productrices et distributrices d'électricité.

Jusqu'en 1956, production et consommation n'ont cessé de croître et, à de rares exceptions près, les sociétés gênoises ont suffi aux besoins ligures. En 1956, la C.I.E.L.I. doit acheter à l'extérieur 268 millions de kWh et la production de la seconde, Officine Elettriche Genovesi (O.E.G.), fléchit de 2,6 millions de kWh à la centrale de Mallare. Mais l'énergie mise en ligne par cette dernière société est supérieure à celle qui avait été fournie l'année précédente de près de 10 % [8]. Et, pour l'ensemble, tandis que les ventes pour l'éclairage privé augmentent de 4,50 %, celles qui sont destinées aux usages domestiques accusent une plus value de près de 7 % et les fournitures à l'industrie, qui absorbent 50 % du total, une croissance de plus de 10 %. En 1956 une étude de marché à perspective prévisionnelle aboutit à une évaluation précise des besoins ligures, à une prévision décennale de croissance de ces besoins et à un plan d'équipement destiné à les satisfaire.

Y compris l'énergie nécessaires à la traction ferroviaire et les pertes en ligne et sur la base d'une consommation par usager et par an supérieure de 40 % à la moyenne nationale (950 kWh contre 687) les besoins ligures sont estimés à 1 700 000 000 de kW. Sur ce total 150 millions sont à déduire : ils sont fournis aux chemins de fer par leurs centrales alpines, notamment celle de Bardonnèche, et par l'Electricité de France. Il faut encore soustraire 250 à 260 millions de kW qui constituent la consommation de la Cornigliano qui y pourvoit pour moitié par ses propres installations et pour moitié par appel à la Terni c'est-à-dire à la production d'Italie Centrale. Restent alors 1 300 millions que fournissent d'une part la C.I.E.L.I. — à concurrence de 900 — d'autre part plusieurs autres entreprises dont l'Edison à laquelle appartient la centrale thermique « Concenter », puissante de 190 000 kWh et établie au pied de la Lanterne, et l'O.E.G.

En même temps on estime que la consommation doublera dans les 10 années à venir et pour faire face on prévoit : 1) le développement du réseau de desserte; 2) la modernisation des anciennes installations et des créations nouvelles représentant un ensemble de travaux estimés à quelque 180 milliards de Lires [9].

L'ampleur de ce programme n'en a pas exactement permis la réalisation selon les prévisions. Dans l'ensemble pourtant le progrès est considérable. C'est ainsi que la ligne Garessio-Albenga-Savone-Voltri qui complète la dorsale à 130 000 volts Vinadio-Coni-Garessio a été rapidement achevée, qu'un second élément d'une puissance de 160 000 kW produisant 800 000 kWh par an est venu s'ajouter aux groupes déjà existants de la centrale thermique de San Benigno et qu'ne usine hydraulique achevée en 1960 à Pietraporzio dans la Stura di Demonte a produit 46,5 millions de kWh en 1961. Aussi le nombre d'usagers, la facturation et les résultats croissent-ils parallèlement.

NOMBRE D'USAGERS DESSERVIS PAR

	la C.I.E.L.I.	L'O.E.G.
1956	347 000	322 000
57	363 000	344 000
58	378 000	365 000
59	392 000	379 000
1960	410 000	393 000
61	430 000	406 000

Passant de 347 000 en 1956 à 430 000 en 1961 le nombre de clients de la C.I.E.L.I. accuse une augmentation de 25 % avec une croissance qui ne manifeste dans sa continuité qu'un très léger fléchissement : gain de 16 000 usagers en 1957, de 15 000 en 1958, de 14 000 en 1959, de 18 000 en 1960, de 20 000 en 1961. Au cours des trois dernières années la fourniture aux gros consommateurs industriels, c'est-à-dire à ceux qui achètent plus

(8) Moins de 402 millions de kwh en 1954, 434 en 1956.

(9) Sur le plan de l'accroissement de production, il est prévu :

— que les 2 vieux groupes de 25 000 CV de l'Edison Volta seront remplacés par un groupe moderne de 156 000, entraînant une augmentation de la production de 500 millions de kwh annuels.

— la création d'une centrale hydraulique à Vinadio, l'équipement du Gesso, l'équipement de l'Aveto détermineront des surplus de 65, 380 et 280 millions de kwh.

— que les barrages destinés à d'autres usages seront équipés pour la production électrique; ce sont ceux du Tânaro de Brugneto et de Confiente (au confluent de l'Aveto et de la Trebbie) avec des apports respectifs de 300, 50 et 85 millions de kwh.

de 500 kW, décline, mais elle reste supérieure à ce qu'elle était en 1956 et depuis cette date la fourniture d'éclairage public progresse de 15 %, celle de l'éclairage privé de 5, celle des autres usages domestiques de près de 15 encore, celle des petits consommateurs industriels et pour l'irrigation de près de 6, celle des industriels moyens consommateurs (de 30 à 500 kW annuels) de plus de 14, celle des autres entreprises distributrices d'énergie électrique de 70.

ENERGIE FACTURÉE PAR LA C.I.E.L.I. 10^6 kWh

Pour	1959	1960	1961
Eclairage public	16 505	17 986	20 663
Eclairage privé	64 729	74 457	78 128
Usage domestique	46 688	57 841	66 401
Petits usagers : Industriels et irrigants	91 837	101 409	107 189
Moyens usagers industriels	148 364	155 717	177 874
Gros usagers industriels	615 199	704 084	568 793
Autres entreprises d'électricité	189 899	123 945	210 345
Total	1 167 221	1 235 439	1 229 413
Source C.I.E.L.I.			

ENERGIE FACTURÉE PAR L'O.E.G. 10^6 kWh

Pour	1959	1960	1961
Eclairage public	19 565	21 032	21 326
Eclairage privé	96 056	105 169	111 916
Usage domestique	49 917	60 454	68 845
Petits usagers industriels et arrosants	78 291	84 987	91 682
Moyens industriels	81 686	90 923	110 553
Gros industriels	108 758	122 990	136 534
Autres entrep. d'elec.	35 178	35 389	2 493
Total	469 450	520 944	543 349
Source O.E.G.			

Les progrès sont plus nets encore pour l'O.E.G. Pour le nombre de clients, on passe de l'indice 100 en 1956 à l'indice 126 en 1961. Pour la vente, où seule diminue la fourniture aux entreprises subordonnées, en prenant pour base 100 en 1959 on atteint respectivement en 1961 les indices de 109 pour la desserte des éclairages publics, de 117 pour les petits consommateurs industriels ou agriculteurs, de 124 pour l'éclairage privé, de plus de 125 pour les gros industriels, de plus de 135 pour les industriels moyens, de 138 pour les usages domestiques. Et, au total, depuis 1954, les quantités mises en ligne, passant de moins de 402 millions de kW, à plus de 543, se sont accrues de 35 %.

Dans ces conditions l'assemblée de mars 1962 au cours de laquelle devait être soumis à approbation le bilan 1961 de la C.I.E.L.I. a, en outre, décidé d'une part l'incorporation à son capital de 2 milliards 1/2 de Lires pris sur les disponibilités des profits, d'autre part la distribution d'une nouvelle action pour 16 déjà existantes et la distribution d'un dividende de 190 Lires payable même aux actions nouvelles [10].

De même l'O.E.G. a porté son capital de 13 à 14 milliards par incorporation de liquidités d'exercice, distribué une nouvelle action gratuite pour 13 anciennes et alloué un dividende de 140 Lires aux unes comme aux autres [10].

(10) (75) Avril 1961. Rassegna dell'economia genovese.

Jugés par les milieux d'affaires italiens « véritablement importante » la croissance énergétique de la C.I.E.L.I. et de l'O.E.G. doit de plus, être considérée dans la totalité du contexte régional et de la Haute Italie.

La diminution de facturation de l'O.E.G. aux autres entreprises distributrices s'explique par le fait qu'elle a cessé de fournir l'U.N.E.S. désormais cliente de la C.I.E.L.I. dont on comprend ainsi, d'autre part le considérable progrès des ventes aux entreprises subordonnées (11).

L'affaiblissement des ventes de la C.I.E.L.I. aux gros consommateurs de l'industrie est dû au fait que la S.I.A.C. ne demande plus à la C.I.E.L.I. que de faibles quantités pour ses services de transport et s'adresse désormais pour le reste à la Terni.

Dans le premier cas il y a simple transfert à l'intérieur du cadre régional. Dans le second il faut tenir compte de l'apport d'une entreprise en partie extérieure mais disposant de puissantes installations en Ligurie dont la croissance énergétique se trouve ainsi renforcée.

Une dernière certitude est apportée par les documents comptables de la petite société qui dessert les secteurs mineurs de la Scrivia, l'I.E.S. (Imprese Elettriche Scrivia).

Ici encore les bénéfices n'apparaissent pas toujours : seul celui de l'exercice 1957 est connu : 9 987 000 Lires. Mais l'évolution est de même type que pour la S.A.E.S.

Quatre augmentations de capital successives : en mars 1947, en avril 1948, en avril 1949 et en mars 1954, le portent de 9 à 180 millions par augmentation du nominal des actions, qui passent de 750 à 2 000 Lires puis par 2 distributions gratuites de 4 actions pour 11 et de 1 pour 3.

En même temps le poste installations et immeubles passe de 1 008 987 000 à 1 057 405 000 Lires et le poste titres et participations de 36 641 000 à 40 618 000 (12).

Pour la province de La Spezia il semble difficile d'accepter les volumes de consommation et de fourniture de gaz pour les années 1948 à 1952, par trop semblables. A cette réserve près le prorès est sensiblement continu et de 1947 à 1958, en dix ans, la production passe de l'indice 100 à l'indice 414 (13).

GAZ DISTRIBUÉ PAR L'USINE DE LA SPEZIA

Années	Nombre d'usagers	% par rapport à la population des communes desservies	Consommation moyenne par abonné	Longueur du réseau de distribution	Gaz vendu 10^3 mc
1947	11 534	8.80	524	46.1	3 200
48	12 858	9.8	596	58.2	3 500
49	13 943	10.4	592	61.8	3 500
1950	15 246	11.4	638	71-	3 500
51	16 656	13.7	621	85.3	3 500
52	17 929	14.4	562	81-	3 500
53	18 962	14.9	579	73.3	10 970
54	19 661	15.4	581	79.7	11 328
55	20 574	16.2	521	83.5	10 992
56	21 718	16.7	511	87.3	11 108
57	23 070	17.5	500	89.7	11 192
58	24 329	18.3	539	96.8	13.253

Sources : Jusqu'en 1949 : Compendio dei dati statistici relativi alle Officine del gas d'Italia,
-de 1950 à 1958 : "Azienda Municipalizzata del gaz" de La Spezia.

Les 271 et quelque millions de kWh retenus officiellement pour l'exercice 1949-1950 sont aussi aberrants que les fournitures de gaz des années 1948 à 1952 mais ici encore la progression est constante. La décennie conduit de l'indice 100 à l'indice 247. Bien plus, le 29 septembre 1962 a été inauguré, en présence du Président de la République Italienne et d'une foule d'autorités religieuses, politiques, civiles et militaires la nouvelle grande centrale thermo-électrique construite à La Spezia par la société Edisonvolta. Pour l'instant elle n'est équipée que d'un seul groupe générateur mais il est de taille : d'une puissance de 320 000 kW il a une capacité de

(11) Unione Esercizi Elettrici — Elle dessert notamment la zone du Golfe du Tigullio.
(12) (80) p. 779.
(13) (74) Années 1948 à 1959 ainsi que pour le parg. suivant.

près de 2 milliards de kW annuels soit le cinquième du potentiel global du groupe Edison et 3,5 % du total de la production électrique italienne. Encore n'est-ce là qu'un modeste commencement : on escompte qu'un second groupe viendra s'adjoindre au premier, plus puissant encore (335 000 kW), dès 1964 et l'opération ne s'achèvera qu'après la construction de deux derniers groupes de 600 000 kW chacun de telle sorte que la centrale se trouvera finalement capable de quelque 12 milliards de kWh annuels.

Les 2 millions de tonnes de charbon et les 1 112 millions de kWh que consomme en 1961 le croissant ligure, les 744 millions de kWh qu'il produit sont ainsi le résultat d'une croissance aussi indiscutable que celle des départements de la Provence centrale et orientale et qui l'affecte de bout en bout.

ENERGIE ÉLECTRIQUE, PROVINCE DE LA SPEZIA 10^3 kWh

1947-48	65 556	1953-54	107 757
48-49	69 169	54-55	115 674
49-50	271 054	55-56	126 341
1950-51	68 127	56-57	143 554
51-52	82 795	57-58	163 126
52-53	100 972		

Source : Istituto centrale di Statistica
-Bolletino mensile dell'Istat.

La consommation d'hydrocarbures est aussi en forte augmentation. Mais elle est due pour une part à l'utilisation de produits pétroliers légers, d'usage non industriel, et distribués à partir d'entreprises qui, localement n'ont qu'un caractère commercial : l'Esso Standard italienne, la Shell italienne, la Socony Vacuum, la Compagnia Nazionale Prodotti Petroli, la Colisa Costiera Ligure, la Mobiloil italienne, la Petrol Pegli qui ne disposent en Ligurie que de sièges sociaux, de directions commerciales et administratives, de dépôts côtiers, les grandes sociétés françaises homologues depuis la Shell et la Mobiloil jusqu'à Total et la Desmarais-Azur. Le climat est d'autant plus différent que sur l'ensemble de nos rivages le raffinage des pétroles bruts est limité.

De 1954 à 1960, la consommation de produits légers passe de l'indice 100 à l'indice 157 dans le Var, celle des fuels de 100 à 132 mais seulement de 100 à 113 pour les emplois proprement industriels. Pour une base 100 en 1954 on a respectivement 154, 209 et 155 dans les Alpes-Maritimes [14]. Et tout vient de l'Etang de Berre ou de plus loin. Les provinces d'Imperia et de Savone sont dans une situation analogue. Il en va cependant tout autrement lorsqu'on atteint le Polcevera et surtout Valdellora dans la conque spezine.

Outre la Condor dont on sait le rôle de transitaire au service des raffineries padanes, six entreprises essentielles de travail pétrolier s'intéressent au Gênois et au Levant; les Industrie Chimiche Riunite di Oli Minerali e Affini (I.C.R.O.M.A.) la M.I.G.A.S., la San Quirico, la Supergas, la Purfina et la S.I.P. Leurs établissements se révèlent bien vivants à l'observation et, entre 1959 et 1960 leur personnel s'accroît d'une cinquantaine de travailleurs notamment en raison d'embauches aux I.C.R.O.M.A., à la Purfina et à la San Quirico. En dépit de la disparition d'une concurrente cependant leurs résultats d'exercice sont décevants, leurs volumes d'affaires plafonnent et une partie de leur capital social doit être reconstitué par de nouvelles émissions d'actions ou d'obligations [15]. Au cours des 4 années 1957-1960 chaque exercice se solde en moyenne par un déficit de près de 400 millions pour les établissements ligures de ces affaires et il faut reconstituer plus de 500 millions de capital.

La contradiction n'est en fait qu'apparente. Elle disparaît dès qu'on considère le comportement des réserves du fonds d'amortissement et d'égalisation, des participations et du portefeuille des titres, de la valeur des installations.

D'une part, en effet, les courbes des profits déclarés — ceux qui apparaissent sur les comptes Pertes et Profits — et celles des autres postes comptables évoluent en sens inverse et s'affirment complémentaires. En 1957 et 58 les pertes d'exercice s'accusent mais les fonds prévisionnels et la valeur des installations croissent. De 1958 à 59 ces deux derniers éléments déclinent mais les pertes d'exercice se réduisent fortement. Entre 1959 et 60 les pertes d'exercice reprennent de l'ampleur mais tous les autres postes se gonflent.

D'autre part les pertes sont largement compensées quand on donne leur poids respectif à chacun des éléments. Au cours des 4 ans les exercices se soldent pour l'ensemble des six entreprises, par un déficit

(14) (1), pour chaque année : tableaux 313 1.
(15) (80) I.C.R.O.M.A., p. 1 503, M.I.G.A.S. p. 1 384, Sanquirico Supergas p. 1 442, Purfina, p. 1 363, S.I.P. (ou S.I.P.P.) p. 1 402.

de 4 800 millions. Mais leurs réserves croissent de 800, les fonds d'amortissement et d'égalisation de plus de 1 800, les installations et immeubles de plus de 15 000. Sans doute faut-il admettre pour ce dernier poste qu'une part de la croissance revient à la plus value des biens immeubles qui y entrent selon le principe comptable admis; elle ne saurait suffire. En dépit de leurs pertes d'exercice et de capital les six grandes sociétés pétrolières ayant des intérêts en Ligurie réalisent ainsi finalement un gain réel substantiel que l'on peut sans doute estimer aux alentours de la douzaine de milliards. Au surplus la somme des postes comptables montre, en dépit d'un léger fléchissement en 1959, un net progrès d'ensemble; cette valeur globale à laquelle on pourrait donner le nom de mouvement financier passe de l'indice 100 en 1957 à l'indice 113 en 1958, et ne revient à 104 en 1959 que pour sauter à plus de 150 en 1960.

Il est évidemment difficile de préciser dans quelle mesure le mécanisme de compensation joue pour les seuls établissements ligures dont la comptabilité se perd dans l'ensemble social et quel en est le résultat final. Du moins est-il certain qu'il est positif conformément à ce que l'on pouvait attendre de l'observation.

DONNÉES COMPTABLES D'ENSEMBLE DES PRINCIPALES SOCIÉTÉS PÉTROLIÈRES LIGURES (10^6 LIRES)

Années	Bénéfice	Réserves	Amortis.	Installa.	Participa.
		1. Volumes			
1957	-1 269	574	7 714	31 378	357
1958	-2 209	1 033	10 346	34 389	311
1959	- 162	1 297	7 888	30 738	538
1960	-1 195	1 368	9 542	46 709	2 225
1957-60	-4 835	+ 794	+ 1 828	+15 331	+1 868
Moy. ann.	-1 209	+ 198.5	+ 457	+ 3 833	+ 467
		2. Variations annuelles			
1957-8	- 940	459	2 636	3 018	- 56
1958-9	+2 047	264	- 2 468	- 3 631	227
1959-1960	-1 033	71	1 654	15 971	1 687

MOUVEMENT FINANCIER DES PRINCIPALES ENTREPRISES PÉTROLIÈRES LIGURES
(millions de lires)

1957	1958	1959	1960
38 754	43 870	40 299	58 849

L'impression réconfortante qui se dégage de ce résultat global se trouve d'autre part renforcée par les conditions dans lesquelles il se réalise. La croissance des participations reste assez mince, preuve que les établissements et les sociétés pétrolières ligures ne misent que dans une mesure modeste sur des placements extérieurs à leur activité. La croissance parallèle des fonds d'amortissement et d'égalisation et de la valeur des installations démontrent que les fabrications font l'objet des soins les plus essentiels et les plus assidus. En fin de compte, les entreprises pétrolières ligures réalisent des bénéfices considérables qu'elles affectent avant tout au développement de leurs outillages, une partie non négligeable de leur force de travail est assurément affectée à l'amplification de leur potentiel ce qui explique une restriction momentanée de leurs facturations mais constitue un gage d'expansion à long terme. Bref, en dépit des apparences, une santé florissante adroitement mise au service d'une expansion ultérieure et les 2 600 000 tonnes gênoises comme les 2 000 000 de tonnes traitées à La Spezia sont le résultat d'un progrès.

Quelles que soient *ces croissances* elles *restent cependant relativement limitées*. Il est significatif que les progrès des Alpes-Maritimes et du Var entre 1954 et 1960 ne l'emportent que d'assez peu, dans les postes caractéristiques pour l'industrie, sur celles de l'ensemble de la région Provence-Côte d'Azur [16]. Pour les six

(16) (1) tableaux 311, 312 0, 312 1, 312 2, 313 1, pour chaque année.

départements provençaux (Hautes et Basses-Alpes, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) la fourniture charbonnière à l'industrie se hisse à l'indice 117, la consommation électrique globale à 267, les livraisons en haute tension à 222, la production à 353. De même, les indices sont de 147 pour les produits pétroliers légers, de 168 pour les lourds et de 182 pour les fuels non domestiques. Les livraisons de charbon à l'industrie et la production électrique croissent alors plus vite dans les Alpes-Maritimes que dans la région mais il en va à l'inverse pour la consomamtion de haute tension et de fuels industriels. Dans le Var la consommation haute tension ne perd à peu près pas de terrain mais le décalage s'accuse pour les fuels non domestiques, les livraisons charbonnières et surtout la production d'électricité. Compte tenu de la modeste part de tant de départements du Sud-Est, l'infériorité des rivages de la Provence centrale et orientale vis-à-vis des Bouches-du-Rhône est criante. Il n'en va pas différemment pour la Ligurie par rapport au Piémont et à la Lombardie.

Il n'est pas moins remarquable que *ces croissances sont pour une bonne part le fait d'entreprises allogènes.* En 1961, la C.I.E.L.I. est affectée par la faiblesse des précipitations de l'année, fort sèche au cours du 2e trimestre, et, pour rassurer les actionnaires, le commentaire du bilan assure : « Nous n'avons toutefois aucune crainte quant à la disponibilité d'énergie étant donné que le potentiel de production thermo-électrique de la Société Edisonvolta, notre principal fournisseur, récemment accrue et qui le sera ultérieurement avec la réalisation du nouveau groupe de 160 kW de la centrale thermique de Gênes et la prochaine entrée en service du premier groupe de la nouvelle centrale de 320 kW de La Spezia » (17). L'Edison Volta a son siège à Milan dispose de 40 centrales hydrauliques dans les bassins du Toce, du Liro-Mera, de l'Oglio, du Noce, de l'Ozola, du Brembo, du Lambro totalisant une puissance de 1 139 000 kW et, à côté de celle de Gênes et des premiers éléments de celle de La Spezia d'une grosse centrale thermique à Emilia. Le plan d'équipement exposé dans le rapport de la même C.I.E.L.I. de novembre 1957 mentionne expressément l'alimentation de la Cornigliano par appel à la Terni et l'affaiblissement des ventes de la société ligure aux gros consommateurs industriels en 1961 (569 millions de kWh contre 704 l'année précédente) résulte aussi du passage de la S.I.A.C. dans la clientèle de la Terni dont le siège est à Rome et qui, outre 2 établissements d'électrochimie et une aciérie, dispose sur le Velino, le Nera, le Salto, le Turano, le Vomano, de 10 hydrocentrales totalisant plus d'1 million de kW de puissance installée. L'accroissement de demande des Bormida est enfin satisfait par les groupes Falk-Montecatini, milanais et dont les centrales sont à base padane. Il n'y a rien d'extraordinaire à ce que les rivages méditerranéens fassent appel à l'énergie alpestre. Il est symptômatique que la grosse centrale de Gênes appartienne à une entreprise lombarde, que ce soit cette même société milanaise qui prenne l'initiative d'édifier une énorme centrale électrique à La Spezia, qu'une société latine raffle les plus gros clients aux affaires ligures et que celles-ci se contentent d'un rôle d'intermédiaire.

Pour les entreprises pétrolières il n'est pas moins significatif que si les I.C.R.O.M.A. ont leur siège à Gênes et leur établissement unique à Busalla, la Migas soit romaine et dispose d'installations à Rome, Vibo Valentia, Falconara Maritima et Pise et que la Purfina et la Sanquirico soient milanaises avec des usines éparpillées de la Lombardie au Latium tandis que la S.I.P. n'est qu'une filiale de la Shell.

On est fondé dans ces conditions à soupçonner la Provence centrale et orientale ainsi que la Ligurie de manquer d'élan vers les industries énergétiques. Il est bien difficile de déterminer l'importance des investissements provençaux et ligures dans les affaires énergétiques représentées par des sociétés anonymes (18). On s'attendrait du moins à voir traiter à la Bourse de Gênes des quantités relativement importantes d'actions de sociétés locales : plutôt là que nulle part ailleurs. Or, il n'en est rien : les titres sur lesquels se concentrent les opérations ligures sont ceux de la Snia Viscosa, de la F.I.A.T., de la Terni, de l'Edison, de la Montecatini suivis de loin par ceux de la Pirelli et de plus loin encore par les actions Mira Lanza, Assurances Générales et R.A.S. De mois en mois la liste se répète avec à peine quelques variantes : manifestement, on préfère les titres chefs de file et il s'agit de placements ou de spéculation. Rien ne vient contredire la présomption que les initiatives pétrolières et électriques prennent leur origine là même où sont la majorité des sièges sociaux des affaires énergétiques se livrant à de véritables opérations industrielles c'est-à-dire finalement surtout hors de la Provence orientale et de la Ligurie.

(17) Commentaire du bilan de la C.I.E.L.I. et de l'O.E.G., Assemblées Ordinaire et Extraordinaire de mars 1962. Analyse in (75) avril 1962, Rassegna dell'économia genovese.

(18) Il y faudrait de longs relevés d'actions et d'obligations que rien ne permet et que, pratiquement tout interdit, même dans le secteur italien où pourtant les titres sont nominatifs. Seules les opérations boursières comparées pourraient fournir quelques indices. Encore faudrait-il être fixé sur la part de richesse investie à la Bourse aux Valeurs dans nos domaines et dans d'autres, déterminer la proportion de ce qui est misé dans les Bourses provinciales et sur les marchés capitales, estimer dans quelle mesure le fait d'acheter des « électriques » plutôt que des « métallurgiques », des « chimiques », des « grands magasins », des « transports maritimes » ou des « assurances » ne relève pas d'un simple jeu, même que toutes les affaires aient introduit leurs titres et qu'ils soient régulièrement cotés au parquet ou en coulisse. En l'état actuel du marché des valeurs, aucune de ces conditions n'est remplie.

La question est alors d'atteindre aux raisons profondes de cette position de retrait et l'on se trouve, du coup, entraîné bien au-delà du charbon, de l'électricité, du méthane et des pétroles. S'agit-il d'un défaut d'investissements prenant son origine dans une insuffisance de capitaux locaux ? Le manque d'élan vers les enrteprises créatrices d'énergie n'est-il qu'un aspect d'un dédain généralisé pour les activités industrielles ? La solution se trouve reportée au terme d'une large analyse portant sur le comportement des diverses branches de l'activité industrielle et précisant la part qu'y prend le capital local.

Dans cette perspective l'évolution de l'emploi industriel au cours de l'après-guerre et surtout des années 50-60 apporte de précieuses confirmation et de féconds compléments aux leçons de la croissance énergétique.

Les effectifs de l'atelier et de l'usine sont partout en progrès. Dans le Var et les Alpes-Maritimes, le recensement de 1954 dénombre 51 280 et 65 180 travailleurs et l'on atteint déjà près de 46 000 et de 54 000 emplois salariés en 1960 rien qu'avec le fichier des établissements de l'I.N.S.S.E.E. qui ne traduit qu'une partie de la réalité dans ces domaines où les petites unités sont si nombreuses. Les demandes d'emploi non satisfaites s'amenuisent d'un quart entre 1954 et 1961 [19]. Le nombre de chômeurs secourus est infime : 885 en moyenne chaque mois en 1951 et pour les Alpes-Maritimes contre 171 en 1961; entre 125 et 287 dans le Var. La masse des salaires versés dans l'industrie va croissant : traduite en unités monétaires identiques et compte tenu des majorations entre temps elle passe de 154 506 F. à 171 308 dans le Var entre 1955 et 1961 de près de 217 000 à plus de 283 000 dans les Alpes-Maritimes. Chacune de ces données est en soi critiquable; leur concordance ne laisse guère de doute sur la tendance et l'évolution d'ensemble [20]. A Monaco celle des branches industrielles qui témoigne de la moindre croissance d'emploi voit ses effectifs passer de la base 100 en 1954 à l'indice 156 en 1962 [21].

Dans le secteur italien, chacune des 4 provinces gagne des ouvriers et l'effectif totale de la Ligurie est, entre les deux recensements de 1951 et de 1961, en plus value d'une trentaine de mille travailleurs [22]. Les données du chômage confirment : considérable dans les années 1946 il se réduit fortement surtout à partir de 1954 ainsi que l'a montré d'Alauro [23] pour la période allant de 1947 à 1956 et l'on assiste finalement à une réduction de l'ordre de 60 % entre 1950 et 1961.

Comparativement cependant le personnel industriel ne témoigne que d'une croissance limitée. Dans l'ensemble Var-Alpes-Maritimes la masse des salaires progresse de 22,4 % entre 1955 et 1961 mais elle est de plus de 28 % pour les 6 départements continentaux du S. E. où elle atteint 71,6 dans les Basses-Alpes et plus de 280 dans les Hautes. La Ligurie de son côté ne voit croître sa force de travail industrielle que d'un peu plus de 15 % entre les recensements de 1951 et de 1961 : c'est à peine mieux qu'en Sicile, moins bien qu'en Pouilles, au Piémont, en Campanie, en Lombardie [24]; on est plus loin encore des progrès toscans, venètes et émiliens qui s'établissent à 45, plus de 50 et 71 %. Même en tenant compte de la plus grande difficulté à relever une courbe partant déjà de haut la croissance ligure ne peut être jugée que modeste comme celle de la Provence orientale.

EVOLUTION DES SALAIRES INDUSTRIELS VERSÉS DANS LES DÉPARTEMENTS FRANÇAIS
(nouveaux francs — correction sur la base juin 1955 = 100, 1960 = 160)

	1955	1960	1960-1955
Var	154 506	171 308	16 802
Alpes Maritimes	216 854	283 420	66 566
Basses Alpes	28 237	48 060	20 223
Hautes Alpes	25 894	99 520	73 626
Bouches du Rhône	890 675	1 099 380	208 705
Vaucluse	110 723	127 370	16 647
Source : I.N.S.E.E.			

(19) (1) Pour chaque édition I. Population tableaux 1 011 140 et 141 : ensemble du chômage et durée hebdomadaire moyenne du travail par activité (2) passim et régulièrement, tableau 1 B et Enquêtes trimestrielles du Ministère du travail. De même pour tout le parag.

(20) (1), 6, Prix et salaires tableaux 61 dans chaque édition.

(21) Calcul fondé sur les données des Services de la Main-d'Œuvre de la Principauté. Il s'agit des industries alimentaires. Sur la même base on atteint en 1962 les indices 185 pour les industries des métaux, 215 pour les textiles et la confection.

(22) (20) et (21).

(23) (110), p. 56 sqq.

(24) Censimenti 1951 et 1961 : Sicile + 14,5 %, Pouilles + 18,4, Piémont + 26,6, Campanie + 30, Lombardie + 34,7.

ÉVOLUTION DE L'EMPLOI INDUSTRIEL EN LIGURIE ET DANS QUELQUES RÉGIONS ITALIENNES

Provinces Régions	1960	1960
Imperia	9 783	12 930
Savone	31 690	37 024
Gênes	127 587	143 723
La Spezia	20 717	24 970
Ligurie	189 717	218 647
Lombardie	1 265 105	1 706 215
Piémont	622 295	788 301
Vénétie	314 104	472 718
Emilie	269 129	460 148
Toscane	301 010	435 160
Campanie	207 467	269 673
Pouilles	129 682	153 027
Sicile	165 438	189 367
Source : Censimenti.		

Il ne s'agit d'ailleurs ni d'un gonflement progressif et continu des effectifs, ni d'une régression régulière du chômage. Le nombre de chômeurs secourus décroit jusqu'en 1958 dans les Alpes-Maritimes mais remonte l'année suivante. Dans le Var on passe par un minimum en 1957 mais la courbe se redresse ensuite pour finir quatre ans plus tard à une valeur presque d'1/3 supérieure à celle de 1951. En Ligurie, après la phase étudiée par d'Alauro un fléchissement se produit à partir de 1958.

L'évolution de l'emploi et du chômage apportent donc une pleine confirmation des conclusions énergétiques. S'il y a une croissance industrielle des rivages provençaux et ligures elle ne procède pas d'un élan impétueux et généralisé. Les fluctuations de l'emploi et les rebondissements du chômage comme la faiblesse des progrès d'ensemble traduisent des comportements dissemblables d'une branche à l'autre, divergents.

Les industries textiles, les industries de l'habillement et celles de l'alimentation sont en recul ou n'accomplissent que de faibles progrès. D'autres, chimiques notamment, en font de plus sensibles mais seulement dans des formes particulières, limitées, et localement. Une troisième catégorie se développe spectaculairement mais dans des cas plus rares encore : la sidérurgie, la métallurgie non ferreuse. Il en est de très répandues, tenant une place de choix dans l'édifice provençal et ligure et qui pourtant plafonnent alors que d'autres s'exerçant également partout sont en plein essor : la petite mécanique d'un côté, la bâtisse de l'autre.

EVOLUTION DES SALAIRES PAR BRANCHE D'ACTIVITÉ DANS LE SECTEUR FRANÇAIS
(nouveaux Francs — correction de dévaluation)

Industries	1955	1960
Extractives	13 616	17 700
Alimentaires	24 590	25 800
Textiles	2 189	2 630
Habillement	14 675	21 280
Cuirs	9 894	9 220
Bois et meubles	8 212	12 730
Métallurgie et Mécanique	82 586	82 730
Telluriques	15 292	21 550
Chimie	27 510	30 400
Papier, polygr.	14 166	16 000
Manuf. diverses	9 296	8 890
Bâtiment. T. P.	112 116	174 990
Electricité, Eau, Gaz	28 980	45 620
Source I.N.S.E.E.		

EVOLUTION DE L'EMPLOI EN LIGURIE PAR BRANCHES

Industries	1951	1961
Extractives	2 667	2 283
Alimentaires	13 807	14 699
Textiles	11 792	6 227
Habill. et cuirs	12 009	12 049
Bois et meubles	8 714	9 525
Métallurgie	15 785	20 464
Mécanique	61 943	67 782
Telluriques	8 608	10 275
Chimie, Papier, Petr.	17 342	20 769
Autres ind. Manuf.	1 261	5 661
Bâtiment	22 343	43 888
Electricité, Gaz, Eau	3 864	5 025
Source : Censimenti		

Le déscordre n'est qu'apparent. Dès qu'on dépasse l'arbitraire des rubriques pour rejoindre les réalités des relations fonctionnelles et technologiques et la solide base des systèmes, les associations hétéroclites s'effacent. Elles font place à des groupements dont aussi bien les contradictions que l'homogénéité, selon le cas, sont fécondes. Les activités les plus traditionnelles ou relevant du système libéral classique forment un groupe caractérisé par des déclins parfois étrangement interrompus. Dans un second groupe, chimique, s'affrontent des évolutions contradictoires. Un troisième groupe, du métal, voit s'individualiser des formes plus nombreuses dans une diversité plus riche encore de contradictions. Enfin autour de la bâtisse gravitent un essaim d'industries qui, par contraste, manifestent une unique tendance. Dans la dynamique qui lui est propre, chacun de ces ensembles contribue à éclairer le problème de la croissance industrielle limitée des rivages provençaux et ligures.

CHAPITRE PREMIER

LES INDUSTRIES TRADITIONNELLES ET DE SECOND ORDRE

Qu'il s'agisse des textiles et de l'habillement, des industries agricoles et alimentaires, de la papeterie et des activités qui s'y rattachent il n'en est point qui n'inspire des inquiétudes depuis la fin de la guerre mondiale. Les bulletins professionnels d'information et les chroniques régulières des Chambres de Commerce en témoignent abondamment.

A Gênes la filature et le tissage du coton, estimé fonctionner à 40 et 50 % de la capacité des installations en janvier 1954, ne cessent d'être considérés en grave crise. Il en va de même du jute et les tricotages se maintiennent dans l'ensemble au modeste niveau de 50 % en dehors de quelques débuts d'hiver, tandis que la tannerie, si elle travaille parfois à 70 %, rampe le plus souvent à 30-35. D'octobre 1952 à février 1953 la minoterie n'utilise pas 25 % des moyens dont elle dispose; en mars de la même année on a le sentiment que « la situation s'aggrave »; en juin on note une reprise mais limitée et « à des prix non économiques » d'ailleurs suivie d'une rechute. En juillet-août 1954, la trituration de 3 000 tonnes de blé tendre et 11 500 de grain dur correspond à 20 % de la capacité de la meunerie et l'on tombe en octobre-novembre à 2 600 et 8 200 pour se retrouver par la suite, de nouveau, à 20-30 % des possibilités. De l'automne 1952 au début de 1957, période pour laquelle on dispose de chroniques mensuelles, les fabriques de pâtes alimentaires n'utilisent que de 50 à 65 % de leur potentiel. En octobre et novembre 1954 les huileries fonctionnent à 80-90 % mais elles ne marchent qu'à 40 à la fin de l'automne 1952, à 70 au début de l'hiver 53, à 60 au printemps suivant, à 60-65 encore deux ans plus tard. Les conserveries n'utilisent qu'exceptionnellement les 4/5e de leur outillages comme en novembre 1952; au cours des deux mois précédents leur activité était jugée « débile » et au début de l'automne 1953 elle est à peine à 30 %. La confiserie laisse le plus souvent 30 % de ses possibilités inemployées, parfois 60 : en janvier 1954 par exemple. Sirops, liqueurs et boissons autres que les eaux minérales ne connaissent que les réveils saisonniers timides et éphémères. La papeterie se maintient autour de 70-75, parfois 80 mais plus fréquemment 55. Les industries polygraphiques oscillent entre 60 et 70, le bois autour de 55 pendant de longues années.

Ce sont là des données discutables. Il faut faire la part des intérêts des opérateurs. L'observation montre cependant qu'elles ne sont pas tellement éloignées de l'impression que l'on recueille à voir vivre les établissements et de ce que révèlent les dépouillements numériques portant sur une période de quelque durée. La correction consisterait plutôt à nuancer et à compléter. Si elles sont commodes pour un dégrossissage ces appréciations ont le double défaut d'être à la fois discontinues et trop générales. Qu'une cause paraisse perdue et elle disparaît de l'ordre du jour des batailles; qu'elle paraisse définitivement gagnée et elle ne retient plus

(1) (75) Chaque numéro mensuel comporte une dernière partie intitulée d'abord Rassegna mensile et paginée à la suite, puis constituée de pages de couleur numérotées en chiffres romains sous le titre général de Rassegna dell'economia genovesa. Les proportions de capacité utilisé dans chaque branche y sont données ainsi que la tendance commentée, généralement avec un mois de retard. Il y a là une source de renseignements d'une exceptionnelle richesse qui permet des recoupements précieux avec les données de l'enquête. On a renoncé à donner les références numéro par numéro : la masse en serait accablante. Il suffit de se reporter au mois suivant celui qui est cité dans notre texte.

non plus l'attention. Enfin on ne saurait mettre dans le même sac de très grosses entreprises et des artisanats : au printemps 1954 l'huilerie gênoise n'est pas spécialement brillante, pourtant le commentateur mentionne que « les principales installations travaillent à 100 % » [2].

Il y a souvent à la base des difficultés que traversent ces industries traditionnelles et de rang modeste, des conjonctures défavorables de caractère général. Ce qui importe c'est moins, alors, d'en décrire les déclins que de déterminer les résistances opposées aux forces antagonistes, l'obstination à maintenir les types de productions établis, les modalités de cette défense et ses fondements.

Dans cette perspective il faut résolument écarter les conjonctures locales qui relèvent des activités autres qu'industrielles. On se trouve, par contre, entraîné du terrain des régimes à celui, plus profond, des structures : il y a un rapport entre l'attachement aux vieilles fabrications et la proportion de petites unités de type artisanal et le jeu des grandes affaires est subtil. La concentration a des effets connus [3]. Mais à côté des actions simples et directes de la grande entreprise la politique des affaires moyennes se nuance et ne s'avère pas forcément hostile à l'atelier artisanal.

A l'analyse, textiles, habillement, industries agricoles et alimentaires, activités gravitant autour du bois et du papier enfin, révèlent des comportements variés et chacun apporte son enseignement.

I. — LES TEXTILES

Dans son ensemble l'industrie textile ne fait aucun progrès, bien au contraire, dans les Alpes-Maritimes où les employeurs déclarent avoir versé 2 150 000 F. de salaires en 1960 contre 1 537 000 en 1954, valeur à majorer en appliquant le coefficient 2 correspondant à la perte de pouvoir d'achat de la monnaie [4]. En outre, le comportement des entreprises n'est guère rassurant. Les quelques tentatives de filatures récentes végètent : tel est le cas reconnu d'une maison de Cannes [5]. Dans le Var la masse de salaires versés passe dans le même temps de 240 à 480 000 F.; compte tenu de la majoration pour réajuster le gain est rigoureusement nul. En Ligurie le déclin est catastrophique. Dans son étude sur le chômage, d'Alauro précise que l'emploi s'est réduit « fortement et de façon décisive », de 32 % entre 1950 et 1955 [6]. L'Institut National pour les accidents du travail — dont les données sont précieuses parce qu'elles portent pratiquement sur toutes les entreprises, aucune ne prenant le risque de ne pas s'assurer bien qu'elles ne déclarent pas tous leurs employés — l'I.N.A.I.L., fait aussi ressortir une diminution d'1/3 de l'effectif dans la province de Gênes : 9 418 emplois en 1950, 3 363 en 1955. La statistique du travail en donne 9 783 pour toute la Ligurie en 1951 et 5 626 sept ans plus tard. Enfin et surtout d'un recensement industriel à l'autre, l'effectif des travailleurs des textiles fond de 47,2 % après s'être gonflé dans un premier temps de l'indice 52,4 en 1945 à l'indice 170,1 en 1951. En somme le déclin n'épargne que le domaine où l'activité textile est déjà négligeable et il est d'autant plus fort qu'on passe à des secteurs plus équipés.

1) Le naufrage du jute.

A ceux aussi qui font le plus de place au coton et au jute, et, de fait, le déclin procède d'une crise généralisée des cotonnades, vigoureusement concurrencées par les fibres synthétiques, et du jute dont les sacs supportent de leur côté l'offensive de nouveaux emballages.

Celle du jute a été particulièrement meurtrière pour la Ligurie. Sur 7 établissements mobilisant 841 travailleurs en 1949-50, il n'en reste plus que 4 fournissant 16 emplois dix ans plus tard et les gros « justifici » de l'Eridania à Sampierd'Arena et de la Montecatini à La Spezia n'ont pas été épargnés. Cette situation contraste avec ce qu'on observe ailleurs. Sans doute la moitié des tissages de jute italien ont disparu mais l'effondrement ligure est d'une impressionnante ampleur et, depuis 1958, l'amélioration du marché où la demande reparaît avec l'épuisement des stocks ainsi que l'apparition de nouveaux producteurs comme le Brésil, la Birmanie, le

(2) (75) Notamment avril, mai, juin 1954. Rassegna.

(3) On a dit, par exemple, que les salines méditerranéennes sont la propriété de sept puissantes compagnies qui ont créé entre elles une société de vente en participation établissant un monopole commercial de fait aboutissant, par le jeu des prix différentiels, à concentrer l'effort sur les Salins de Giraud et d'Aigues Mortes au détriment de ceux d'Hyères — et c'est une raison pour se borner à rappeler le cas (157), p. 61.

(4) (1) 6 — tableau 61 de chaque édition annuelle.

(5) Imbert, par exemple, la cite nommément dans son esquisse qui ne dépasse pas les valeurs de 1956 (231), p. 157.

(6) (110), p. 25 — 4.

Mexique, la Thaïlande brisant le monopole pakistanais permettent à des établissements d'autres régions de travailler dans de bonnes conditions ou d'assainir leur situation [7].

Les établissements d'Arquata et de Carrosio de la société *Industria Juta* augmentent de 1 850 millions de Lires à 2 300 leur chiffre d'affaires entre 1959 et 1960 et leur volume d'emploi de 800 à 900. Les réserves de la société croissent de 20 milions entre 1947 et 1960, le fond d'amortissement de plus de 150, les installations et outillages de 274, les participations de près de 2. Les bénéfices déclarés passent de moins de 7 à plus de 14 et quelque 5 500 millions font l'objet de distributions d'actions gratuites ou d'augmentations également gratuites de la valeur des actions, dont 60 encore entre 1956 et 1960 [8].

L'établissement de Ponte a Moriano, dans la province de Lucques, de l'« *Italiana Juta* » ne permet plus à la société de faire des distributions gratuites après février 1953, ses réserves restent inchangées depuis 1960, la valeur de ses installations diminue de 3 millions, ses participations de presqu'autant. Mais le fond d'amortissement grossit de 105 millions, les bénéfices, négatifs jusqu'en 1959, se haussent à près de 33 millions en 1960, et le chiffre d'affaires s'enfle de son côté de 882 à 979 [9].

2) Les résistances cotonnières.

Les installations cotonnières ont travaillé à plein rythme au lendemain des hostilités. Après 1952 le renversement de la conjoncture et le déclin général des cotonnades a déterminé la fermeture de nombre d'établissements et une chute de plus de 40 % des effectifs.

Certaines de ces disparitions pourraient laisser croire que, comme celle du jute, la crise cotonnière a été plus cruelle en Ligurie qu'ailleurs. Parmi ses 9 établissements le « Cotonificio Olcese » n'en voit disparaître qu'un seul, celui de Lavagna qui ferme ses portes en 1959, la même année que le Jutificio Eridania, et les 8 autres, tous hors de Ligurie, lui valent un brillant comportement : distributions gratuites, gonflement des réserves de 200 millions entre 1955 et 1960, du fond d'amortissement de 1 400, des installations et outillages de 4 600, des participations de 2 100, bond des profits d'exercice de 41 à 337 entre 1957 et 1960, du volume d'affaires de 12 334 à 15 495 entre 1959 et 1960 et de l'emploi de 3 350 à 3 640 de l'une à l'autre de ces deux années [10]. Mais le comportement de cotonificio Olcese est assez exceptionnel — celui d'une très grosse affaire — et si l'établissement de Lavagna disparait c'est qu'il a contre lui des liaisons longues et mal commodes avec les quais d'approvisionnements et de médiocres conditions techniques. En fait ce sont les entreprises étriquées et les installations mal placées qui font les frais de la crise.

On constate d'autre part que les entreprises et établissements ligures se comportent bien lorsqu'ils se consacrent aux produits médicaux et pas plus mal que les usines extérieures quand ils fabriquent des cotonnades courantes [11].

La société « Farmaceutici Medicazioni Articoli Chirugici Farmac Zaban » distribue encore 3 actions gratuites pour 10 en mars 1956, voit entre 1957 et 1960 ses réserves s'accroître de près de 22 millions son fond d'amortissement de près de 29, ses installations et ouillages de plus de 106. Ses profits croissent de 7 à 9. Elle gonfle son volume d'affaires de 660 à 790 entre 1959 et 1960. Pour une entreprise d'à peine 100 millions de Lires de capital, ce n'est pas si mal : le profit réel ressort à quelque 45 %.

Le « Cotonificio Cerusa » qui produit des gazes hydrophiles à usage chirurgical et sanitaires voit dans les 4 ans ses réserves diminuer et son fond d'égalisation stagner. Mais la valeur de ses installations passe de moins de 96 millions à près de 163, se profits d'exercice de — 12 à + 3,1 et sa rentabilité réelle s'établit à 33 % pour un capital limité à 60 millions. Enfin, le volume d'affaires de 1960 est en progrès de 57 millions sur celui de l'année précédente, l'emploi de 28 postes : 18 et 20 % d'amélioration.

On peut objecter que la Farmac Zaban englobe une usine bolonaise et une gênoise mais pour la Cerusa il s'agit de fabrications exclusivement ligures : un étabilssement à Voltri et un autre à Masone, ce dernier lancé en 1959; une preuve de plus, en outre, que l'affaire se développe en dépit des circonstances.

En avril 1955 les milieux cotonniers gênois notent que « la lourdeur gagne Milan et Turin » [12]. Il n'y a pas, effectivement, de différences essentielle entre les affaires ligures et les affaires piémontaises et lombardes de même dimension et se consacrant aux cotonnades courantes et classiques.

(7) Pour le Mexique et la Thaïlande il s'agit non pas de jute mais de fibres de remplacement ayant des propriétés voisines.

(8) (80), p. 906.

(9) (80), p. 912.

(10) Les autres installations sont établies à Cogne, Boario Terme, Campione del Garda, Clavesana, Novara, Vergiate, Carù et Clusone. Pour les données financières (80), p. 809.

(11) (80) = Farmac Zaban, p. 849, Cotonificio Cerusa, p. 857, Cotonificio Ligure, p. 835, Cotonificio Alta Italia, p. 839, Cotonificio Oliva, p. 845, Cotonificio Defferrari, p. 829.

(12) (75) Mai 1955, Rassegna.

Le « Cotonificio Ligure » dont les usines sont à Varazze et à Rossiglione cesse toute distribution gratuite à partir de 1953, ne voit guère se développer son fond prévisionnel; ses réserves, son portefeuille de titres et ses profits dégringolent de 12 millions à guère plus de 900 000 L. En revanche, ses installations sont en plus value de 600 millions entre 1957 et 1960 et son chiffre d'affaires de 1960 est en progrès de plus de 400.

Le « Cotonificio Alta Italia » dont l'usine est à Gattinara ne gagne dans les 4 ans que 4 millions en réserves, 17 en amortissement, 24 en installations et ses exercices ne se soldent que par des pertes qui se réduisent simplement.

Le « Cotonificio Oliva » qui possède une usine à Piaggione dans la province de Lucques et une autre à Beinette dans la province de Coni, augmente son fond d'amortissement et ses installations de 330 millions en 4 ans; ses pertes d'exercices se transforment en gains en 1959 et, de cette année à la suivante, le volume d'affaires s'enfle d'1/3. Mais les participations s'amenuisent et surtout il faut reconstituer les 9/10^{e} du capital social, dévoré, en 1956 : une pilule de près de 127 millions !

Avec des capitaux sociaux de 240, 200 et 128 millions les 3 entreprises sont comparables et le rapprochement ne fait pas ressortir d'infériorité des établissements ligures.

Enfin les milieux cotonniers ligures ne jettent pas le manche après la cognée lorsqu'une entreprise de quelque importance est en jeu. On en a un exemple avec le « Cotonificio Defferari ». L'affaire dispose, on le sait, d'une ample installation à Savignone. Elle est à ce point éprouvée qu'elle disparaît sous sa forme primitive de société en commandite. Mais le 31 mai 1960 une nouvelle société, par actions cette fois, prend la relève dont le capital initial de 1 million de Lires s'enfle rapidement à 160 puis à 240 (dès le mois d'août) et, dès le premier exercice, apparaissent non seulement un petit profit de 18 millions mais encore un fond d'amortissement de près de 22.

3) L'attachement aux fibres traditionnelles.

La disparition des usines de jute et la défense acharnée des établissements cotonniers ne se contredisent pas. Les premières relèvent d'énormes entreprises, l'Eridania au capital de 24 milliards et la Montecatini six fois plus puissante, pour lesquelles une modeste usine à jute est d'un poids insignifiant dans un énorme appareil producteur étalé sur d'immenses espaces et qui ne sont pas sans porter quelque intérêt aux fibres concurrentes. Les seconds sont, au contraire, les seuls instruments de profit d'entreprises régionales dans leurs développements spatiaux comme dans leurs fondements financiers. La fermeture des usines de jute ne signifie pas grand chose pour les milieux industriels ligures; *la défense des établissements cotonniers est une preuve de leur attachement aux textiles traditionnels* que l'on pouvait déjà percevoir derrière la surprenante absence de fabrications synthétiques. Manifestement les milieux textiles ligures restent impressionnés par la forte reprise de l'immédiat après guerre et gardent leur foi dans le coton un peu à la manière des industriels de Saint-Etienne refusant longtemps de croire au cyclomoteur.

Le maintien de petites fabrications à partir du lin et du chanvre et ne laissant pas grand profit ont la même signification. De même pour partie, en ce qui concerne les tissus de soie du Chiavarais. Nulle part, cependant, cet attachement aux productions textiles classiques n'apparaît aussi clairement qu'avec la fabrication des filets de pêche. D'une part, en effet, sous la pression d'une demande croissante des ateliers sont contraints de transformer leur outillage pour travailler le nylon sans qu'aucune usine de cette matière se monte. D'autre part, en dépit d'un fort rétrécissement du marché, petits patrons et travailleurs de ces ateliers très modestes s'accrochent désespérément à leur besogne traditionnelle. Suède et Norvège en raison du monopole gouvernemnetal, Algérie, Tunisie, Maroc, Lybie, en fonction des conditions politiques Nord Africaines qui ont réduit la pêche à presque rien, ne sont plus que de petits clients. Les marchés d'Asie et d'Afrique ont été conquis par le Japon. L'emploi des filets en nylon, deux fois plus résistants que ceux de coton, a réduit de 40 à 50 % les exigences des marchés italien et français. Les ateliers marchent au ralenti et sont marginaux. Les compagnons et les femmes chôment, mettant tous leurs espoirs dans quelque intervention miraculeuse.

II. — L'HABILLEMENT

A l'inverse de ce que montrent les données générales relatives aux textiles celles de l'habillement et des cuirs (qui ici s'apparentent à l'industrie du vêtement) manifestent un progrès. Mais il est mince et ne se réalise

(13) (90) La section de Chiavari, Secteur industriel, p. 110.

pas partout. En 1954 il a été distribué un peu plus de 14 millions de salaires — en Francs 1960 — aux travailleurs des deux branches dans les départements français. En 1960, un peu plus de 30 : compte tenu de la perte de valeur de la monnaie [14], la différence est faible : de l'ordre du quinzième. De 1951 à 1961 l'effectif mobilisé en Ligurie croit de 40 unités : sur un total de quelques 12 000 c'est moins de 0,4 % en 10 ans [14]. Entre Var et Alpes-Maritimes se manifestent de fortes dissemblances. En Provence centrale il y a un recul : après application du coefficient de dévaluation on a une valeur de 4,2 millions pour le travail des étoffes en 1954 contre 2,5 six ans plus tard et pour les cuirs 5,4 contre 4,27. Dans le département frontière, on passe, dans les mêmes conditions de correction, de moins de 13 à près de 19 pour le vêtement et de 5,8 à 4,9 pour les cuirs et peaux.

Les croissances et les disparités de croissances démographiques et de niveau de vie ne suffisent pas à expliquer ces comportements d'ensemble et de détail d'industries qui exportent peu et ne suffisent pas à la consommation locale. Le peuplement des Alpes-Maritimes croît de 20 % entre les recensements de 1954 et de 1962, celui du Var de plus de 17,4, celui de la Ligurie de 10 entre 1951 et 1961. Et le niveau de vie varois est incontestablement supérieur à celui de l'ensemble ligure. En réalité les données numériques d'ensemble englobent des fabrications multiples qui se comportent diversement de l'une à l'autre et selon le secteur. Le cas des Alpes-Maritimes permet la discrimination entre 2 catégories essentielles.

1) Les productions de luxe des Alpes-Maritimes.

Le trait fondamental de la croissance des industries de l'habillement dans les Alpes-Maritimes c'est le développement de la haute couture et de la confection de luxe ou de demi luxe. La confection courante, d'usage, est peu de chose. Le système de la « mesure industrielle » n'entretient dans les succursales des grandes maisons nationales qu'une activité de retouches et il s'agit surtout de vente : il est remarquable que, dès la saison entamée, il devient impossible de se fournir sinon en s'accomodant de laisses pour compte; le réaprovisionnement se fait mal et il procède d'achats extérieurs. Par contre, le tailleur sur mesure, la couturière pullulent. Surtout, l'après guerre a vu se multiplier ou s'épanouir les « boutiques » de demi luxe et de luxe déjà pour le vêtement masculin mais avant totu pour la clientèle féminine. Tel est pas exemple le cas à Nice pour « Marie Thérèse » maison déjà ancienne mais qui prend une ampleur dont aucune donnée officielle ne saurait donner une idée correcte, pour Lisbeth, Valentine, Seventeen's, Amie, Primerose. Tout le quartier Verdun-Masséna-rue de France en regorge et il mobilise une armée d'ouvrières à domicile : nos enquêtes nous ont convaincu qu'il faut au moins tripler, plus probablement quadrupler, les nombres de l'emploi déclarés pour approcher de la réalité. Cannes n'est pas en reste où « Brigitte » s'entoure de concurrentes également prospères, encore plus spécialisées dans le luxe, et il n'en va pas autrement des autres agglomérations littorales, Monaco en tête [15]. Si on ajoute les ateliers de pure confection c'est-à-dire ne faisant pas la vente au détail, la Petite Jeannette de Grasse, la Société Méditerranéenne de Confections, les Etablissements Ciffreo, la Lingerie Cristal, la Société Etam, Hamburger Poltex, Badouaille, Anniday, etc. il s'agit d'une prolifération comparable à celle des « artistes capillaires » et des « Instituts de Beauté ».

L'évolution est identique dans le cuir. Tannerie et chaussures de type courant et de travail n'ont pu ni se développer ni parfois subsister. Les affaires qui ont voulu s'essayer à la production en série et de masse végètent. Par contre, les établissements spécialisés dans les modèles coûteux sont en pleine prospérité [16]. Même spectacle avec la sellerie de prix et la fabrication de bagages dont le bon marché est également proscrit. *Le développement général des industries de l'habillement recouvre ainsi deux réalités opposées : une rapide expansion des productions de luxe, un déclin continu et décisif des fabrications de masse dont certaines tendent vers la disparition.*

2) Les responsabilités des petites unités.

Le cas des Alpes-Maritimes n'est qu'un cas limite. De bout en bout de nos rivages, c'est aux fabrications de luxe ou de haute valeur que l'on doit l'essentiel de l'expansion. C'est à leur défaut que le Var doit son déclin. C'est pour une bonne part à leur présence à Gênes et sur le golfe du Tigullio ou au voisinage de Rapallo — et la localisation d'une manufacture de chaussures à Recco, entre Gênes Nervi et Rapallo, est significative — que la Ligurie doit le maintien de ses effectifs.

(14) (20) et (21).

(15) Pour une base 100 en 1954, le volume d'affaires de la branche se retrouve à l'indice 250 en 1962. Dans les mêmes conditions l'emploi est à l'indice 215. — Services financiers et Services de la Main-d'Œuvre de la Principauté.

(16) Par exemple les établissements Sandria, Chateauvert, Vernhet, Salvan et Susbielle.

Il faut donc qu'interviennent des conditions particulières pour que les industries de l'habillement ne s'effondrent pas. Si l'on se reporte alors aux structures et aux formes que révélait l'analyse des secteurs industriels la raison profonde du déclin des productions courantes apparaît. Partout, du gênois aux rivieras, les industries du vêtement et du cuir sont très généralement le fait de petites unités et dans ce climat transparaît une réticence ou une impuissance à s'adapter aussi bien aux exigences du marché qu'aux techniques rentables. Trois cas précis vérifient l'exactitude du raisonnement : celui de la société S. Bocciardo, celui des Imperméables S. Giorgio, celui des Tricotages Santo Dasso [17].

La Société Bocciardo est une entreprise de moyenne ampleur, 700 millions de capital social. Cette masse de manœuvre lui a permis d'équiper convenablement ses installations productives. Elle prospère. Entre 1946 et 1960 elle a procédé à 2 augmentations gratuites de la valeur de ses actions représentant quelque 285 millions de Lires. Entre 1955 et 1960, les bénéfices qui passent de — 189 à + 121 millions, les gonflements des réserves, du fond d'amortissement, de la valeur des installations et outillages, représentent plus d'1 milliard 700 millions et la rentabilité s'établit à 40 %. De 1959 à 1960 le volume d'affaires passe de 5 236 millions à 5 320 et le personnel de 739 à 800.

Les Imperméables Saint-Georges disposent, on le sait, de coquets ateliers dont les ouvrières profitent d'une installation d'air conditionné. Ce n'est toutefois qu'une entreprise beaucoup plus modeste que la précédente : 170 millions de capital social seulement. Si l'on dispose de machines perfectionnées pour vérifier la qualité du tissu, l'utilisation du personnel est moins sûre, le capital ne tourne que 4 fois dans l'exercice contre 8. Aussi les résultats sont-ils inférieurs. Pas une distribution gratuite. Un gain total, réserves, amortissement, installations et bénéfices ajoutés, de 90 millions en 4 ans et une rentabilité de guère plus de 12 %.

Le « Maglificio Santo Dasso » est à peu près de même taille : une petite entreprise. Elle a fait un énorme effort pour absorber une perte de 4 455 000 Lires en 1948, la moitié de son capital à cette époque, puis pour se donner de plus amples moyens et triompher de concurrents gênants. Mais cet effort a coûté cher pour des résultats limités. Le solde des distributions gratuites et des augmentations de capital par versement aboutit à faire que l'action dont le nominal est à 6 800 Lires en a coûté 8 150. En 4 ans, de 1957 à 1960 et tous postes compris, le profit n'atteint pas 175 millions soit un rapport de moins de 25 %. On s'obstine enfin à fabriquer de lourds sous-vêtements pour la clientèle sans exigence mais aussi sans grand pouvoir d'achat de la montagne, de la Sardaigne et de la Sicile et le chiffre d'affaires croît à peine de 779 à 814 millions entre 1959 et 1960.

Sur les rivages provençaux et ligures des entreprises de bonne taille équipées et organisées de façon convenable peuvent se livrer avec profit au travail des étoffes et des cuirs. Une surabondance de petites et très petites unités obstinément attachées à des façons artisanales entraîne ces activités sur une pente dangereuse. Lorsqu'une conjoncture locale exceptionnelle leur assure une clientèle de luxe ces petites affaires prospèrent et il arrive quelles se multiplient. Quand aucune aide extérieure n'intervient elles se détachent difficilement des fabrications dont elles sont coutumières deviennent marginales et disparaissent. *Avec les dimensions étriquées de beaucoup d'ateliers de l'habillement on voit ainsi l'attachement au passé devenir si fort qu'il prend l'allure d'un poids.*

III. — LES INDUSTRIES ALIMENTAIRES

Les industries alimentaires et agricoles emploient en 1961 quelque 900 personnes de plus en Ligurie qu'au précédent recensement du commerce et de l'industrie. Dans les Alpes-Maritimes, au contraire, se manifeste une décroissance : exprimés en unités monétaires comparables les salaires distribués dans cette branche de l'industrie sont de quelques 18 millions en 1954, de plus de 16 en 1955, de 16,3 en 1960 [14]. Dans le Var n'apparaît qu'un progrès fort modeste. Comme pour les textiles et l'habillement ces résultats globaux masquent une réalité nuancée. Il est des fabrications en essor, ou tout au moins de solide santé, comme la chocolaterie, la fabrication de bonbons, la pâtisserie, les biscottes, la torréfaction du café, la brasserie et d'autres en déclin comme l'huilerie d'olives et la conserverie qui ne relèvent que de ferments et de concurrences généraux. Il en est d'autres dont le comportement est, au contraire, révélateur d'altitudes délibérées : la minoterie, l'huilerie de graines, la fabrique de pâtes alimentaires, le raffinage du sucre. Les trois premières peuvent être menées de pair : elles ne fournissent que la confirmation de faits déjà connus. La dernière évolue à part et apporte un enseignement nouveau.

(17) (80) = S. Bocciardo, p. 974, Impermabili S. Giorgio, p. 962, Maglificio S. Dasso, p. 920.

1) Les confirmations de la minoterie des huiles de graines et des pâtes.

Minoterie, huilerie de graines et pâtes sont en crise ou du moins en recul. Le Var produit 3 632 tonnes de farine en 1955, 2 005 en 1961; ses fabriques de pâtes alimentaires plus de 30 000 tonnes en 1952 et moins de 12 000 en 1961 (18). Dans les Alpes-Maritimes la farine passe de 20 337 t en 1955 à 21 174 en 1961 et c'est une croissance fort inférieure à celle du peuplement; les pâtes tombent de plus de 63 000 t en 1952 à 6 979 dix ans plus tard (18). Assurément la minoterie des Alpes-Maritimes est incapable de résister à la concurrence des grosses firmes marseillaises et il en va de même de ses fabriques de pâtes d'ailleurs gênées par celles de Monaco dont les progrès n'apporte cependant pas de compensation et s'interrompent à partir de 1960 (19). Tandis que la puissance minotière croît de 55 % en Italie entre 1938 et 1959, elle décline de moitié en Ligurie et il ne reste plus à cette dernière date dans la province de Gênes que 14 minoteries contre 24 10 ans auparavant employant 120 personnes au lieu de 400 (20). Même chute pour les pâtes et ici encore les 37 entreprises gênoises et leurs 200 employés ne sont que des survivants. Manifestement les affaires ligures ont mal supporté la taxation des grains étrangers et aussi les nombreuses créations de la guerre et la concurrence toscane, lombarde et vénète.

Pour l'huilerie ligure, d'Alauro estimait qu'en 1955 elle n'employait pas plus d'un millier de personnes en raison d'une crise prolongée et ne fournissait que 30 % de la production italienne (21). En 1959 il ne restait plus qu'une quinzaine d'entreprises inscrites à l'Association Industrielle, mobilisant à peine 900 personnes et ne livrant qu'une soixantaine de mille quintaux, guère plus de 5 % de la production nationale. L'annuaire industriel donne pour l'exercice financier 1959-60 : 29 500 quintaux d'huile d'arachides, 10 225 de colza, 9 500 de tournesol, 4 750 d'autres graines; en tout 55 000 quintaux sur 1 351 000 pour toute l'Italie : 4,07 % (22). Dans les Alpes-Maritimes la seule affaire notable, voit son activité s'amenuiser comme peau de chagrin. Une enquête des services économiques départementaux s'inquiète de ses intentions de prolonger son activité dès 1955. En 1957 les accords de quota ne lui font qu'une place très modeste. Il ne manque pas de prophètes de sa disparition. Aucun doute en tout cas que l'huilerie de graines de la Provence orientale et de la Ligurie supporte mal la concurrence des affaires extérieures.

Dans ces 3 branches, huileries, pâtes et même minoterie, l'infériorité procède encore d'untiés trop restreinte et des capacités de production théoriques sont maintenues sans qu'on se soucie beaucoup d'ajustement rationnel, en somme en se bornant à attendre passivement que la conjoncture tourne à la pénurie ou que les taxes gênantes disparaissent. La plus lourde tare de l'entreprise Audemard est de travailler sur des quantités insuffisantes. La capacité minotière de la province de Gênes reste entière et d'Alauro juge qu'il en va de même pour l'huilerie, les dépôts de bilans et les liquidations portant sur les affaires les plus minces (21).

Contr'épreuve, dès qu'apparaît une entreprise de bonne taille et rationnellement équipée et organisée le profit se fait honorable, parfois enviable. La société « Pasta Agnesi e Figli » qui dispose des remarquables installations d'Oneille fait passer son capital de 17 millions de Lires en 1941 à 272 en 1961 uniquement par incorporations de profits d'exercice ou de réserves et l'action passe de 2 500 Lires à 8 000 entre mai 1955 et avril 1961 sans que les porteurs aient à débourser un centime (20). Entre 1957 et 1960 les réserves croissent de 2 millions, le fonds d'amortissement de plus de 48, les installations de 332, les bénéfices accumulés en représentent 102. Au total plus de 500 millions de gains réels, près de 130 par an : 45 % de rentabilité. Et, dans les deux dernières années pour lesquelles il est connu, le chiffre d'affaires saute de 4 257 millions à 4 933 : plus de 15 % de mieux. Peut-être les conditions de la province d'Imperia, qui a depuis longtemps abandonné les emblavures et se trouve loin des foyers lombard, toscan et vénète, constituent-elles un avantage mais le marché des Pâtes Agnesi déborde largement le Ponant et leur cas n'est pas unique. On pourrait multiplier les exemples avec les « Paste Merello » de La Spezia dont la rentabilité est encore supérieure et avec la « SAIRO » dont les minces 50 millions de capital autorisent 60 % de profit en tournant 26 fois dans l'année ! (24).

Minoterie, fabrication de pâtes, huilerie de graines confirment ainsi les enseignements des industries

(18) (1) 3 — Tableaux 370 et 371 dans chaque édition.

(19) Les Services fiscaux de la Principauté regroupent trimestriellement les chiffres d'affaires déclarés puis établissent des totaux annuels utilisés notamment pour établir le Compte de Partage des Recettes fiscales avec la France. Pour une base 100 en 1954, les volumes d'affaires des industries alimentaires s'élèvent à l'indice 317 en 1960 pour retomber à 296 en 1961 et à 248 en 1962.

(20) (96) — Chap. VI, 7, pp. 66 sqq.

(21) (110) pp. 26 — 27, (96). Chap. VI, 7, p. 67.

(24) (80) — Agnesi Paolo Figli, p. 1189, Paste Merello, p. 1212, Sairo, p. 1316.

(22) (6) Année 1961 — 1re Partie — Chap. 2, Tableau 28 B.

(23) Il s'agit évidemment du nominal. On ne saurait considérer les plus ou moins values boursières. Tout au long de ces chapitres sur le comportement des industries, où les analyses de bilans tiennent une place de choix, il en sera de même.

(24) (80) Agnesi Paolo e Figli, p. 1189; Paste Merello, p. 1212; Sairo, p. 1316.

de l'habillement. *Défavorisées par la conjoncture générale,* à Gênes par exemple où les importations de grains se réduisent du fait de lourdes taxations et où l'aide américaine se traduit en revanche par de fortes arrivées d'huiles de graines concurrentes, *ou simplement mises en présence de nouveaux concurrents elles ne témoignent que d'efforts isolés pour transformer leurs structures, leurs méthodes de production, leurs fabrications, leur organisation de vente.*

2) Le monopole sucrier de Gênes.

L'unique établissement sucrier de nos rivages, la raffinerie de Sampierd'Arena ne travaillait guère que 900 000 quintaux par an en moyenne dans les années 57-59 et ce volume s'est encore restreint. Sur un total italien de l'ordre de 13 millions de quintaux, sa part est donc modeste [25]. C'est pourtant un fort bel établissement flanqué d'une fabrique de levure et d'une distillerie. Il appartient à la société Eridania, affaire considérable au capital de 24 milliards [26]. Le déclin de l'industrie sucrière ne saurait donc être imputé ni à une insuffisance d'équipement ni à une organisation commerciale et financière étriquée. Si Gênes ne raffine plus le 1/6 des sucres italiens comme ce fut jadis le cas c'est que l'Italie s'est orientée vers les sucres de betterave et que pour protéger la production de betteraves nationale, surtout padane, des droits protecteurs élevés frappent les importations.

A côté de ce déclin proprement industriel on est frappé par le rôle joué par Gênes sur le plan financier. Le moindre ouvrage de vulgarisation mentionne qu'elle contrôle la quasi totalité de l'industrie italienne des sucres et rien n'est plus exact. Sur les 7 grandes sociétés sucrières italiennes une seule, la « Zuccherificio Lendinarese » a son siège à Rome. Encore son administration est-elle installée dans la capitale ligure. Chacune des autres y a son siège il semble bien que les capitaux gênois y jouent un rôle déterminant.

Une seconde caractéristique de l'édifice c'est qu'il est dominé par l'Eridania, typiquement, fondamentalement gênoise. Outre qu'elle dispose de 24 milliards de capital social elle détient en portefeuille une énorme masse d'actions des autres affaires qui lui arrivent tout juste à la cheville. La « Zuccherificion Delta Pô » est actuellement au capital de 1 milliard. La « Zuccherificio Sermide », la « Zuccherificio Lendinarese », la « Zuccherificio Ceresio », la « Z. del Volano » la « Z. Cecina » sont respectivement au capital de 500, 720, 990, 315 et 300 millions [27]. Les participations de l'Eridania qui étaient de 7,7 milliards en 1955 sont passées de 9,3 en 1960.

Troisième trait les modes de gestion sont tels que de considérables différences se manifestent d'une entreprise à l'autre dans les rendements financiers, d'un exercice à l'autre dans la même entreprise et que, partout, les distributions d'actions gratuites ou les augmentations du nominal des actions contrastent avec la faiblesse des profits d'exercices. Tous postes comptés les rentabilités sont de 20 % pour l'Eridania, de 9,3 pour la Delta Pô, de plus de 50 % pour la Lendinarese, de 80 % pour la Sermide, de 12 % pour la Ceresio, de moins de 3 % pour la Volano. Au cours des 4 années 1957-60 on relève des bénéfices d'exercice oscillant entre 1,3 et 2,6 milliards pour l'Eridania, de —125 et +200 millions pour la Delta Pô, de —68 et 129 pour la Lendinarese, de 6 110 et 67 pour la Sermide, de — 195 et 2,9 pour la Ceresio, de — 253 et 47 pour la Volano. Depuis 1949 l'Eridania a distribué pour près de 18 milliards de Lires, la Delta Pô pour 840 millions et sur le nominal de 6 000 Lires de l'action Lendinarese, 5 800 ont été acquises sans bourse délier [27].

Il y a là une série d'arguments en faveur d'un dessein de mainmise gênoise selon les procédés classiques du holding. L'alternance des pertes et profits d'exercices décèle des buts qui vont bien au-delà de la simple spéculation boursière : quand elle affecte des sociétés allogènes elle s'accompagne à court terme de transferts de siège à Gênes et d'absorptions au bénéfice de sociétés ligures. La Delta Pô, dont le siège est sur l'Adriatique depuis la fondation est prospère jusqu'en 1955 : le 15 avril 1947 elle distribue 4 actions gratuites pour une, le 5 mai 1949 elle élève gratuitement la valeur de ses actions de 100 à 2 000 Lires, l'assemblée du 27 avril 1955 décide de les porter à 4 000. Puis la situation se détériore : en 1957 l'exercice se solde par un déficit de près de 125 millions. Le 8 mai 1961 on décide de transférer le siège à Gênes et entre temps a eu lieu une augmentation de capital par appel d'argent frais. En même temps la situation se rétablit : le chiffre d'affaires de 1960, 2 398 millions, est en progrès de 20 % sur celui de l'année précédente [27]. De même en 1947 la Volano gênoise a absorbé la « Societa Imprese Agricole Industriali » dans des conditions très voisines.

Gênes a en mains directement, c'est-à-dire sans faire intervenir les participations, grâce à l'Eridania, non seulement 5 raffineries et 4 distilleries padanes mais encore 22 sucreries, 2 betteraveries, une usine d'acide

(25) (96) Chap. VI, 7, p. 67. (6) Année 1961, 1re Partie, Chap. 2, Tabl. 27.
(26) (80) Zuccherificio Nazionali Eridania, p. 1325.
(27) (80) Z. Delta Pô, p. 1334, Z. Sermida, p. 1336, Z. Lendinarese, p. 1335, Z. Ceresio, p. 1339, Z. del Volano, p. 1340, Z. Cecina, p. 1340.

lactique, un centre de sélection des graines de betteraves et 5 immenses domaines agricoles mobilisant au moment de la récolte de 10 à 11 000 journaliers. La Z. Delta Pô l'implante solidement à Porto Tollo et à Ca Venier, la Sermide dans la province de Mantoue, la Ceresio à Arqua Polesine, la Volano à Migliari Ferrarese et à Comachio, la Cecina dans le secteur dont elle a pris le nom. Gênes a ainsi remplacé le travail sucrier par la gestion financière.

IV. — LES INDUSTRIES DU BOIS ET DU PAPIER

Les trois provinces mineures de Ligurie voient progresser les effectifs du bois et du meuble, de la papeterie et des arts graphiques au cours de la décade 1951-61 [28]. Il ne s'agit pourtant souvent que de gains sans ampleur : plus de 400 emplois dans le bois et le meuble à Savone mais 14 dans la papeterie d'Imperia et 38 dans celle de La Spezia. L'idée qu'on peut se faire de la croissance des volumes d'affaires montre que ces croissances sont moins marquées encore sur le plan financier. Dans le Levant et le Ponant il ne s'agit guère que de balbutiements, pour la papeterie tout spécialement. Surtout, et même à Savone, ces relances relèvent de facteurs méritant une considération spéciale parce qu'ils gravitent autour de la fonction d'accueil et qu'il convient de les classer au rang de ferments.

CROISSANCES ET DÉCLINS DANS LES INDUSTRIES DU BOIS ET DU PAPIER

SALAIRES DISTRIBUÉS DANS LE SECTEUR FRANÇAIS

(milliers de francs corrigés)

	Bois et meuble		Papeterie, arts graphiques	
	1954	1962	1954	1962
Var	2 591	2 050	4 398	3 720
Alpes Maritimes	6 720	10 680	13 682	12 280
Source : I.N.S.E.E.				

PERSONNEL EMPLOYÉ DANS LES PROVINCES LIGURES

BOIS, MEUBLE, PAPIER, ARTS GRAPHIQUES

	Bois et meuble		Papeterie		Arts graphiques	
	1951	1961	1951	1961	1951	1961
Imperia	996	1 256	5	19	115	253
Savone	1 912	2 338	87	235	132	161
Gênes	5 009	4 837	1 190	1 952	2 232	2 534
La Spezia	797	1 094	30	68	133	158
Source : I.S.T.A.T.						

Restent trois cas fondamentaux pour lesquels d'ailleurs ni les salaires distribués ni l'emploi ne traduisent fidèlement les réalités : ceux du Var, des Alpes-Maritimes et de Gênes dont les leçons se recoupent.

1) Les infortunes varoises et leurs limites.

Le Var n'enregistre que des déclins et marqués. Celui des industries du bois qui dépasse 20 % entre 1954 et 1962 pour les salaires distribués et qui est plus fort encore sans doute pour les volumes d'affaires n'est pas imputable aux bois courants, mais à la crise générale du liège métropolitain [4]. La forêt classique a fait l'objet de soins efficaces après les dégradations de la guerre et de l'occupation. La demande de bois de mines pour

(28) (20) et (21).

les bassins houillers de Provence, des Cévennes, de la Loire et les bauxites, voire même celle de certaines mines nord-africaines se maintient. La caisserie est soutenue par la consommation locale de la région marseillaise et de la vallée du Rhône. La production de bois d'œuvre subit la pression du bâtiment. Les quelques cinquante scieries du département sont bien vivantes et elles n'ont cessé de moderniser leurs installations et de rajeunir leur outillage.

Par contre trente pour cent à peine des usines à liège utilisent à plein leur capacité, autant ne travaillent qu'au ralenti, le reste est inactif. Cette situation douloureuse procède d'abord de la concurrence nord-africaine et ibérique provoquant une baisse des prix dès avant 1939. Le fléau des incendies est d'autre part une gêne certaine pour une bonne programmation de l'activité. On s'est enfin trouvé avec des installations trop exiguës et trop modestement outillées et la concentration n'a pu s'opérer avant que se répandent les emballages et les bouchages en matière plastique. Il semble bien toutefois que tout n'ait pas été fait pour découvrir d'autres marchés et rationnaliser l'appareil producteur. Avec d'autres structures et d'autres formes les essais de fabrication d'isolants pour le bâtiment auraient sans doute donné de meilleurs résultats.

Plus accusée encore est la régression des industries du papier et annexes, où les salaires dégringolent de moitié entre 1954 et 1960 [4]. Elle résulte du foisonnement de petites affaires de sous-traite qui gravitent autour des gros établissements toulonnais et seynois et l'impuissance à se développer d'une presse locale. D'une part la multiplicité de petites entreprises soutient des affaires d'imprimerie anachroniques et marginales. D'autre part, dans un département fortement ouvrier et paysan, donc médiocrement annonceur — deux quotidiens locaux s'affrontent, le Petit Varois et La République. Aussi leurs tirages sont-ils modestes (de l'ordre de 50 000) ils ne réussissent pas à déborder beaucoup au-delà du petit environnement immédiat de Toulon et de La Seyne et l'essentiel de la clientèle se partage entre la presse marseillaise qui s'infiltre jusqu'à Draguignan par les bassins des enveloppes calcaires et la presse niçoise qui prime dans l'Est du département et pousse une tentacule le long des rivages mauresques jusqu'à Saint-Tropez et la Croix-Valmer.

2) L'essor partiel des Alpes-Maritimes.

Avec les Alpes-Maritimes apparaissent d'autres comportements : elles détiennent le record de la croissance pour le bois où les salaires distribués s'enflent de 60 % d'un recensement à l'autre tandis que les industries du papier n'assurent qu'un total de paies de 10 % plus faible [4].

La vigoureuse croissance du bois est certaine. Elle se vérifie dans les volumes d'affaires et l'activité de toutes les entreprises que l'on a pu toucher. Le soin que prennent les Maires des communes boisées à l'ouverture de nouvelles routes est souvent à base d'intérêts forestiers [29]. Elle s'explique assez aisément. Sur la Côte d'Azur construction et surtout réparation navales se consacrent encore largement à des navires de croisière assez luxueux pour que le bois y tienne son rang. C'est là que le peuplement se développe le plus rapidement la bâtisse prospère et la demande italienne exerce une forte pression. La forêt s'améliore et gagne; pépinières et sècheries se sont multipliées ou développées, telle la station du Puget créée en 1947, nombre de forêts sont en voie de reconstruction par subventions et le système du contrat ou du prêt a permis de speculaires reboisements dans bien des massifs communaux : à Breil, à Blaussac, à Massoins, à Tournefort et à Villars-sur-Var entre autres [30]. Enfin à côté des petites entreprises qui ne sont plus que 50 % du total ici, contre 75 % dans le Var, se sont développées de grosses affaires. Dans le bois proprement dit les Etablissements Valentin et les Etablissements Bertagna par exemple, dans le meuble la firme « Au Vieux Chêne » d'Antibes et la maison « Culina » à Nice, de dimensions nationale ou régionale.

Pour le papier et les arts graphiques les salaires versés paraissent un critère insuffisant. L'observation et l'enquête fondées sur l'activité individualisent deux séries d'établissements et d'entreprises d'évolution contradictoire.

D'une part s'étoffent et prospèrent des affaires d'édition, d'art graphique et de transformation du papier. « Le Patriote de Nice et du Sud-Est » tient solidement la clientèle montagnarde de l'arrière-pays. « Nice-Matin » et son édition du soir et du lundi, « L'Espoir », ont non seulement conquis la marche orientale de l'empire de la presse marseillaise mais pénètrent profondément en Corse et la presse niçoise, débordant d'autre part jusqu'à Saint-André-des-Alpes, totalise un tirage de l'ordre de 180 000 exemplaires en accroissement de plus de 30 000 depuis 1958 [31]. L'Imprimerie Nationale de la Principauté de Monaco n'est pas en reste. Les

(29) Il est étrange, par exemple, que telle route vésubiane, ouverte théoriquement dans un but touristique, l'ait été exactement à la veille de grandes coupes qu'elle favorisait et que cette œuvre d'art établie à grands frais n'ait plus été que fort médiocrement entretenue, sinon négligée, sitôt les grumes évacuées.

(30) (29) Chap. V, pp. 51-58 et Chap. VII, pp. 66-67. — (182) — (183).

(31) O.J.D., Nice-Matin, Patriote de Nice et du Sud-Est.

imprimeries Robaudy, Nouvelle des Alpes-Maritimes, Meyerbeer ont des chiffres d'affaires croissants. L'imprimerie Cyrnos, toute petite affaire domestique dans les années 50, est devenue l'un des gros administrés de la Direction Régionale des Contributions après s'être entièrement équipée de machines automatiques à haut rendement et c'est un fournisseur non négligeable des trusts de l'armement grec à bureaux monégasques. La production de cartes postales des Sociétés Brome Azur et S.M.A.T.I.B. ainsi que les photographies en couleur du Laboratoire Nice-Color vont croissant gaillardement.

De même, dans la transformation des papiers et cartons les affaires de bonne taille, bien outillées et en expansion ne manquent pas : Pellat-Finet qui fournit les départements limitrophes et l'Afrique du Nord, la Société Cartonnière des Alpes-Maritimes qui fabrique tous les boîtages et cartonnages industriels et commerciaux depuis les cartons ondulés jusqu'aux boîtages de confiseurs en passant par les étuis de détersifs ménagers, les Cartonneries du Littoral, la Société Bouland Frères et la Société Veuve Binder de Grasse.

D'autre part, en revanche, l'abondance des formes et des structures artisanales entretient, ici comme dans le Var — plus encore peut-être — des ateliers vétustes et de très modestes rentabilité. Par contraste avec des installations comme celle de l'entreprise Cyrnos, les petites affaires des quartiers niçois du Passage à Niveau, de la Mairie, de la République, capables d'un travail extrêmement soigné mais ne disposant que d'un jeu très restreint de caractères et de machines lentes, vivotent sans comptabilité bien précise n'ayant ni les moyens, ni le goût ou l'audace de se moderniser. Et de fabrique de papier valable point; celle de Mouans Sartoux et celle du Bar-sur-Loup ne sont que des témoins d'un autre âge.

En fin de compte il est probable que l'ensemble du papier n'est pas en déclin dans les Alpes-Maritimes. Mais il ne connaît qu'une modeste croissance en raison de la persistance d'unités de travail de taille insuffisante et de méthodes attardées. Les Alpes-Maritimes traînent des poids qui freinent certaines de leurs croissances.

3) Elans et lourdeurs gênois.

Comme les Alpes-Maritimes, la province de Gênes offre des évolutions inégales mais, cette fois, c'est le bois qui témoigne de la moindre vigueur. Il s'agit même d'un déclin réel : pour une base 100 en 1951 l'emploi passe à l'indice 96,5 dix ans plus tard alors que les industries du papier se retrouvent à 131 [32].

Ces données de l'emploi se trouvent confirmées par l'observation et le comportement des entreprises. La province de Gênes dispose dans la branche de nombre d'entreprises importantes, travaillant en masse, notamment du fait d'une papeterie dont on ne retrouve nulle part l'équivalent, et qui s'accroît. La presse est plus largement représentée qu'à Nice encore depuis le « Seccolo XIX » jusqu'au « Corriere Mercantile ». La Saïga est une respectable affaire d'imprimerie disposant de plus de 200 millions de Lires de capital. A ce lot viennent s'ajouter en 1954, 150 millions de l'Editrice Portoria, en 1955, 300 millions de la Sigla Effe, et l'année suivante encore 500 millions de la Société du « Caffaro ». Dans la papeterie la Cartiera Valcerusa dispose de 350 millions de capital social et réalise plus de 400 millions de chiffre dans ses établissements de Voltri, la JOB emploie 160 ouvriers à Nervi et traite pour plus de 500 millions d'affaires, la Bowater Italia, créée en 1949, au capital de 450 millions et qui traite pour 1 400 millions d'affaires, vient y joindre son usine de Pedemonte, la SACCA née dix ans plus tard, le poids d'un capital identique à celui de la Valcerusa [33]. Sans doute ne manque-t-il ni de modestes et anciennes fabriques de papier ni d'ateliers d'imprimerie aussi étriquées et archaïques que ceux du Var et des Alpes-Maritimes. Il est cependant évident que les puissantes affaires sont de plus de poids et la croissance en dérive.

Le recul du bois procède d'abord de l'absence d'amélioration forestière comparable à celle des Alpes-Maritimes. Plus essentiel est le fait que l'industrie gênoise du bois repose pour une large part sur la menuiserie, l'ébénisterie et la décoration navales de grande série où l'on constate des chutes marquées dans les volumes d'affaires et les effectifs en fonction de la faveur dont jouissent d'autres matériaux. Les « Arredamenti Navali ed Aeronautici Azzimonti e C. » facturent pour 106 millions de travaux en 1959 mais 50 à peine l'année suivante [34].

La raison est pourtant insuffisante encore. Il reste à Gênes d'assez puissantes sociétés dédiées aux besoins terrestres pour compenser. La Société Fratelli Gardino par exemple créée en 1952 dont le capital (210 millions) est plus que quadruple de celui de l'Azzimonti et dont le volume d'affaires bondit inversement de 880 à plus de 1 250 millions [35]. Mais la province de Gênes est aussi celle du meuble chiavarais et de ses

(32) (20) et (21).

(33) (80) = Saïga, p. 1583, Editrice Portoria, p. 1601. Sigla Effe, p. 1578, Caffaro, p. 1612, Cartiera Valcerusa, p. 1549, Job, p. 1557, Bowater, p. 1546, Sacca, p. 1549.

(34) (80) = p. 1 079.

(35) (80) = p. 1 000.

minuscules installations, et le pays gênois proprement dit est lui-même surchargé de minces ébénisteries et de menuiseries étriquées de rendement aussi réduit que celui des pires imprimeries de quartier. A côté de vigoureux élans la province ligure majeure témoigne de lourdeurs structurales.

CONCLUSION : LES POIDS DU PASSÉ

Des textiles aux arts graphiques la série des industries traditionnelles et de second ordre fait ainsi ressortir *un fonds d'attachement aux vieilles formes* que l'on défend au besoin, et lorsqu'on en a les moyens et le talent, sur le plan financier comme c'est le cas pour les sucres. Ce ne sont d'ailleurs pas forcément des fabrications locales, nées d'un génie indigène, qui d'ailleurs montrerait plus de souplesse; plutôt des prdouctions « classiques » dans le sens que peut prendre ce mot par opposition à toute création d'avant-garde : le coton ou la carte postale plus encore que le macramé ou la dentelle.

L'attachement à de telles fabrications se double *d'une tenace fidélité à des structures dépassées* qui constituent un étrange édifice où dans la foule des plus valides les moribonds sont maintenus debout, mais où, aussi, bien des velléités d'initiatives risquent l'étouffement. Au fond une dominance d'esprit de métier et de compagnonnage en même temps qu'un penchant prononcé pour la solution éprouvée qui conservent un lourd poids au passé.

Nulle part ce double penchant n'apparaît aussi clairement que dans le Chiavarais qui déploie d'incessants et laborieux efforts, pour la défense de l'artisanat. La moindre déclaration ministérielle en faveur du petit atelier y provoque un élan profond et immédiat, en 1956 par exemple où l'on s'est empressé de jeter les bases d'une commission régionale de l'artisanat. Il y a à la Chambre de Commerce de Gênes une section chiavaraise dont le groupe artisanal est particulièrement agissant. L'artisanat chiavarais, entraînant à sa suite celui de Gênes ne manque pas une foire exposition qu'elle se tienne à Montecatini, à Florence ou à Bruxelles. Et il obtient le 28 juin 1958 la constitution d'un Centre de Développement de l'Artisanat Ligure.

Ces tendances déjà vivaces sont encore favorisées par certains jeux de la grande entreprise qui, de l'extérieur comme à partir de la région même, excelle à maintenir un éparpillement de la puissance industrielle. Il semble bien y avoir un rapport entre le modeste développement de la presse varoise et les étroites relations financières qui unissent le Provençal de Marseille et La République de Toulon. Rien ne prouve, comme on le murmure à Nice, que le plus puissant quotidien de la Côte d'Azur soutienne son concurrent, mal approvisionné en publicité, pour éviter la création d'un autre journal qui n'aurait pas la même faiblesse mais la photogravure filiale s'accommode d'un troupeau de concurrents d'autant plus débiles qu'ils sont plus nombreux.

CHAPITRE II

LES INDUSTRIES CHIMIQUES

Les industries de la branche chimique ne témoignent que de douteuses croissances de salaires et d'emploi. La masse des salaires déclarés par les industriels français est de l'ordre du milliard et demi d'anciens francs en 1954 et de 30 400 000 francs en 1961 : conversion faite et correction de dévaluation apportée, la différence est mince [1]. Dans le secteur italien le nombre d'installations et l'emploi fléchissent : 469 établissements actifs et plus de 13 200 travailleurs en 1951, 382 et moins de 13 000 dix ans plus tard [2].

Pour une part cet état de choses procède de la faiblesse des développements de la chimie dans le Var et le Ponant Ligure.

La chimie varoise témoigne d'une certaine vitalité. D'une visite à l'autre on voit bien des installations s'étoffer mais un bon nombre ne s'activent que diversement. L'émiettement est tel qu'il est malaisé de se faire une idée précise de l'évolution de leurs comptes mais on n'a guère le sentiment d'un véritable élan ni d'un progrès important. Les données numériques d'ensemble de l'emploi et des salaires confirment d'ailleurs celles de l'observation. En 1953, les entreprises chimiques du département déclarent 303 emplois, en 1961 la mise à jour des fichiers de l'I.N.S.E.E. n'en fait ressortir qu'une vingtaine de plus. De 1953, à 1961 on passe de 770 000 francs de salaires à 2 020 000 mais la croissance est irrégulière : après les 770 000 de 1953 on retombe à 657 l'année suivante; 1955 et 1956 sont des années de progrès mais 1959 est marquée par une rechute.

Dans le Ponant, les ateliers pharmaceutiques d'Imperia sont bien vivants. La parfumerie également et la production des trois plus importantes fabriques, installées dans la capitale de la province, est en progrès. On en est toutefois encore au stade des vagues espoirs quant à leur donner une réelle ampleur moyennant le développement des plantes à parfum et la savonnerie est assoupie tandis que la distillation d'alcool éthylique est tombée à 2 326 litres anhydres en 1957 après avoir dépassé les 3 700 en 1951 et les 4 700 en 1955 [3]. Au demeurant les installations se réduisent de 49 à 31 et l'effectif ouvrier de 353 à 341 d'un recensement à l'autre. Plus encore que le Var, le Ponant constitue une lacune de l'industrie chimique qui ne paraît pas sur le point de se combler.

Pour le reste, les indications de l'emploi et des salaires sont particulièrement insuffisantes dans une branche où dominent les grosses installations fortement outillées et les puissantes entreprises disposant d'armatures commerciales et financières considérables. Hors du Var et du Ponant, elles ne concordent plus avec l'observation.

Il reste ainsi les Alpes-Maritimes et les secteurs du centre et du levant ligures pour lesquels la croissance ne peut se mesurer qu'en termes de production, de volumes d'affaires et de profits et dont les évolutions dissemblables révèlent des options locales d'un intérêt majeur.

(1) (1) 6 — Prix et salaires, tableau 61 de chaque édition.
(2) (20) et (21).
(3) (99) chap. industrie.

I. — LA CROISSANCE DES INDUSTRIES CHIMIQUES DANS LES ALPES-MARITIMES

1) Croissance d'ensemble et cas de la parfumerie.

Toutes les analyses financières relatives aux Alpes-Maritimes concordent pour les faire reconnaître comme un des centres essentiels de l'expension chimique et les données globales de volume d'affaires confirment les enquêtes de détail. Qu'il s'agisse de l'une ou de l'autre des entreprises, Société Hospied du Golfe-Juan, Société Gerland de la Trinité-Victor, Laboratoires Ronchèse ou parfumerie et distilleries grassoises, les chiffres d'affaires vont croissant, les réserves se gonflent, les immeubles et les installations voient croître leur valeur, les bénéfices s'enflent dans une proportion très supérieure à celle de la hausse des prix.

Il en va tout autrement des effectifs mobilisés et des salaires qui ne croissent que modérément. Entre 1953 et 1954 on passe de 3 514 emplois à 3 750 pour l'ensemble Chimie, Verrerie et Caoutchouc et en 1961 la seule chimie occupe 3 400 personnes [4]. En 1953 l'industrie chimique distribue 1 210 millions d'anciens francs de salaires, plus de 1 400 en 1954, de 1 600 en 1955, de 1 800 en 1957, près de 2 600 en 1959, plus de 2 800 en 1960, 2 838 en 1961. Cette progression ne peut pourtant faire illusion; pour une base 100 en 1953 on atteint bien l'indice 235 huit ans plus tard mais la perte de valeur de la monnaie et les majorations de traitement sont de l'ordre de 100 %. Il n'y a donc pas de parallélisme entre la courbe de la production, des affaires traitées et celle de l'emploi salarié sans qu'il soit possible d'expliquer les divergences par une multiplication du nombre de travailleurs non salariés.

Cette distorsion repose sur une opposition de comportement entre la parfumerie grassoise d'un côté, le reste des activités chimiques de l'autre. L'activité productive de la Société Hospied va de pair avec les ventes d'émaux et oxydes coloriants non seulement aux céramistes de Vallauris mais encore dans toute la France. Il en va de même pour les ventes et les fabrications de goudrons, benzols, phénols, eau de javel, poudres à récurer de l'usine Gerland de la Trinité-Victor. Parallélisme encore entre production et commercialisation chez Ronchèse où une crise née de l'engouement des vaccins injectables a été surmontée et qui a développé ses spécialités destinées à l'approvisionnement des laboratoires parisiens. Il n'en va plus du tout de même dans l'industrie grassoise des parfums : ses volumes de vente totaux, France et exportation, ne cessent de se gonfler et dans de fortes proportions; l'emploi, au contraire, se maintient autour de 1 600 personnes et si les salaires distribués progressent c'est surtout parce que la proportion de techniciens et plus encore d'employés va grandissant et que leurs salaires progressent bien tandis que l'effectif ouvrier stagne [5]. La parfumerie grassoise pose ainsi un problème.

2) L'exemple du jasmin et les « naturalisations ».

C'est en l'abordant par le cas particulier du jasmin qu'on a les meilleures chances de le résoudre.

Parmi les plantes, les fleurs et les essences qui assurent la réputation de Grasse, le jasmin occupe une place de choix. Voici quelque cinquante ou soixante ans il a été le principal bénéficiaire des perfectionnements techniques. Il s'est ainsi hissé au premier rang des produits de la parfumerie que même le développement de la synthèse n'a pas réussi à lui faire perdre. Il continue d'entrer dans la composition de tous les parfums de qualité et, sinon par le volume, du moins par la valeur exprimée en signes monétaires, il l'emporte de loin et demeure fondamental.

On s'attendrait dans ces conditions à voir les superficies consacrées à la production des fleurs, les tonnages de ces fleurs absorbés par les usines et la fabrication sur place de concrète et d'absolue, produits de base, progresser parrallèlement aux volumes d'affaires des grandes entreprises grassoises. Or, c'est à un phénomène exactement inverse qu'on assiste : tandis que le chiffre d'affaires se gonfle, la production de fleurs locales et d'essences de base à partir de ces fleurs accuse un déclin continu. De 1950 à 1960 le volume des transactions opérées par l'ensemble des entreprises grassoises passe, en valeur indexée, c'est-à-dire sur la base d'un franc immuable, d'un peu moins de 5 600 millions à quelque 13 600. Pendant ce temps, après une brève flambée suivant immédiatement le retour à la paix qui les hausse un instant à 800 tonnes, les volumes de fleurs reçues en usine tombent à quelque 600, à travers une série de fluctuations, soit un déclin de l'ordre du tiers que l'on retrouve dans les poids de concrète s'abaissant aux abords de 1 500 kg [6].

(4) (1) I = Population, Emploi, tableau 110.

(5) (1) Dans chaque édition — 3 : l'industrie; tableau 35 I B. Chiffre d'affaires des fabricants et importateurs.

(6) (1) Dans chaque édition = 3, l'industrie; tableau 35 IA : Tonnages de fleurs reçues. — Pratiquement l'annuaire 1962 donne tout ce qui concerne les années 1955-62, celui de 1955 permet de remonter depuis 1955 jusqu'en 1948.

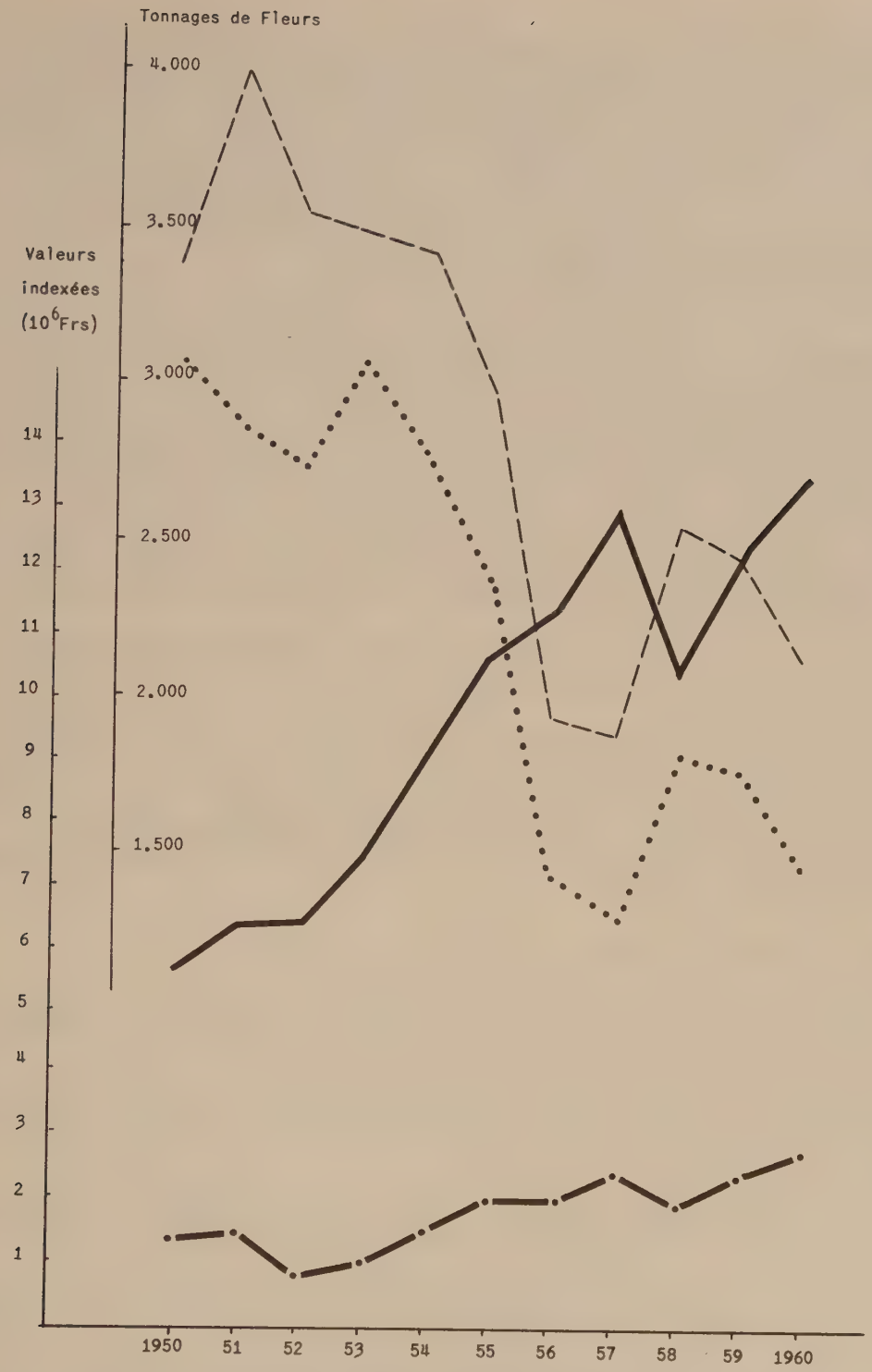


FIG. 23. — *La Chimie grassoise des Parfums.*

—— chiffre d'affaires indexé. — — · — volume des importations, également indexé et en millions de francs. — — — — tonnage total de fleurs achetées dans le périmètre cannois. — · · · · · tonnage de fleurs acquises dans le même périmètre : variétés en déclin de consommation : Jasmin, Roses, produits de l'oranger, Menthe, Tubéreuses. Décroissance continue de la consommation de fleurs et des produits de l'oranger locaux. — Parallélisme des courbes de la consommation totale et des variétés en déclin. Pour l'une et l'autre effet des gels de 1956. — Indifférence de la courbe du chiffre d'affaires à la courbe de consommation des produits du périmètre local. Parallélisme, par contre, avec la courbe d'importation. Sensibilité à la récession de 1958.

Il est clair dans ces conditions que l'usine grassoise fournit sa clientèle en s'approvisionnant de plus en plus en essences étrangères quitte à les rectifier pour en relever la qualité. L'analyse des relevés douaniers et leur comparaison avec les valeurs de la production mondiale ne laissent au demeurant aucun doute à ce sujet. Au cours des 5 années 1949-53 les entreprises grassoises ont produit une vingtaine de tonnes d'essences de jasmin principalement sous forme de concrète tandis qu'elles en importaient pour près de 10 d'Italie, d'Algérie, du Maroc, d'Egypte ou du Liban, d'Espagne et de Palestine. Après 1953, la proportion d'essences importées et qui viennent perdre leur identité, se faire « naturaliser », dans les ateliers et laboratoires de Grasse (puisqu'on ne retrouve pas trace de réexportation d'essences étrangères sous leur appellation d'origine) ne font que croître. Il semble raisonnable de l'estimer aux deux tiers des quantités livrées.

Ce qui est vrai pour le jasmin se vérifie aussi pour la rose, la menthe, les tubéreuses et tous les produits de l'oranger : fleur, brouts, orange amère et écorce [6]. Pour la rose on assiste à une légère progression des quantités consommées qui se hissent de 400 à plus de 700 tonnes entre 1950 et 1953 où le tonnage des roses livré aux usines dépasse nettement celui du jasmin. Mais le déclin commence dès 1954, à peine interrompu en 1956, et la comparaison entre les livraisons de 1950 et celles de 1960 laissent paraître un déficit de plus de 100 tonnes : le quart du tonnage absorbé à l'origine de la période. Pour les tubéreuses la perte est un peu moindre : après un fort déclin entre 1953 et 1958, s'esquisse une remontée, mais avec la dizaine de mille kilogs absorbés en 1960 on est loin des possibilités dont témoignait la récolte de 1951. Pour les produits de l'oranger et la menthe enfin il s'agit d'une véritable déroute; la perte est de moitié dans le premier cas, de la totalité dans le second : déjà fort mal en point depuis 1953, la menthe n'a pas résisté aux rudes coups de froid de 1956.

Sans doute, les narcisses, l'œillet, la jonquille, les violettes, le mimosa, la sauge, le genêt et le géranium enregistrent-ils, en revanche, des gains. Ce ne sont tout de même là que des produits secondaires par leur qualité comme par leurs quantités; ils ne représentent au total que moins de 350 tonnes contre près de 1 500 pour l'ensemble des produits en déclin.

Bien mieux, tandis que les pertes en roses, produits de l'oranger, menthe et tubéreuses portent sur près de 1 500 tonnes encore une fois, narcisse, œillet, jonquille, violette, mimosa, sauge, genêt et géranium ne totalisent pas à eux tous un gain de 30 tonnes [6].

A suivre cette évolution année par année, on en vient à se demander si l'on n'assiste pas à l'agonie de la fleur à parfum. Avec ses pertes d'1/ 7 le jasmin finit par faire figure de privilégié, ce qui s'explique par ses qualités très particulières et les croissances, si modestes, qu'on enregistre portent justement et étrangement sur des espèces propres à fournir des fleurs fraîches — œillet, narcisse, jonquille, mimosa — ou sur des espèces rustiques comme la sauge et le genêt, caractéristiques des distilleries montagnardes et alpines.

Il ne fait en tout cas pas de doute que la parfumerie tend à perdre son caractère industriel pour se muer en transaction et manipulation commerciales.

3) Le monopole commercial et ses effets.

Il s'agit même d'un monopole. L'industriel fait la loi sur le marché de la fleur et il s'est assuré une position prééminente sur le plan de la vente ainsi que dans les grands organismes professionnels des fleurs et plantes à parfum.

Trois marchés accompagnent la chimie grassoise des parfums : un marché agricole et local où l'atelier et le laboratoire se procurent la fleur, un marché industriel où le fabricant se procure des essences qu'il ajoute, à sa production directe, un marché commercial enfin où il entre en contact avec les parfumeurs qui absorbent concrètes, absolues et compositions.

Or, sur le marché agricole dominent d'une part le caractère fragile et rapidement périssable de la fleur de jasmin (la cueillette quotidienne doit pratiquement être utilisée aussitôt), d'autre part le déséquilibre entre une vingtaine de cilents et une multitude de petits producteurs. Il est donc clair que le producteur se trouve en position d'infériorité.

Sur le marché industriel les concrètes sont offertes d'une part par les coopératives de production et de transformation de fleurs grassoises nées au lendemain de la grande guerre, d'autre part, par des plantations et usines étrangères. Mais une seule coopérative persiste aujourd'hui à transformer les fleurs de ses membres, tandis que toutes les autres ne jouent plus qu'un rôle de commissionnaires aux ordres des usines. Quant aux plantations et fabriques étrangères, elles sont paralysées par les participations grassoises qui s'éparpillent depuis les Basses-Alpes et le Var jusqu'à Boufarik : entre elles et Grasse, les transactions n'ont guère qu'un caractère théorique. Le marché industriel est largement dominé par les industriels provençaux et son évolution accentue leur supériorité sur le marché agricole.

Sur le marché commercial, ni les parfumeurs parisiens, ni les clients étrangers ne peuvent non plus imposer leurs volontés. Entre Grasse et Paris se sont tissés des liens intimes, et il n'est pas d'exemple qu'un conflit

ait pris un réel caractère de gravité et ne se soit rapidement résolu à l'amiable. Les grands pays clients de l'étranger, de l'Afrique aux Amériques en passant par les Indes et le Japon, se trouvent pris dans le réseau serré des succursales et filiales de grandes entreprises grassoises qui à la fois prospectent et organisent achats et livraisons de sorte que sur ce plan encore c'est la fabrique grassoise qui règne (7).

Deux grands organismes professionnels régentent la parfumerie et la production florale : la Commission de liaison de la Parfumerie héritière du Comité d'Organisation de 1941 et d'Offices professionnels qui lui succédèrent et le Groupement Interprofessionnel des Fleurs et Plantes à parfum, en abrégé G.I.F.P.A. mis sur pied par une loi du 16 juillet 1941 modifiée et complétée en 1943 et 47 (8).

Siégeant à Paris sous la présidence de hauts fonctionnaires du Ministère de l'Industrie, la Commission de liaison dont les attributions concernent essentiellement l'établissement d'une politique nationale de la parfumerie à l'aide de programmes d'importation, de fabrication et d'exportation, comprend une majorité de représentants des fabricants d'huiles essentielles (9).

Placé sous l'autorité du ministère de l'Agriculture représenté par le Directeur de la Production Agricole et assisté d'un Comité Consultatif paritaire de treize membres, le G.I.F.P.A. émet des avis qui deviennent obligatoires après approbation du Ministre ou de son délégué et dont l'inobservation donne lieu à sanctions. Il fixe le prix et le volume de la récolte française, il définit la part à fournir par chaque producteur, il précise le contingent attribué à chaque industriel. Il intervient aussi pour corriger l'approvisionnement en cas de récolte déficitaire ou pléthorique. De lui, relèvent encore la constitution et le volume des stocks lorsqu'il est nécessaire de soutenir les cours et même l'éventuelle institution d'une caisse de péréquation destinée à répartir entre les intéressés les charges et profits qui peuvent résulter des différences entre cours nationaux et étrangers; le G.I.F.P.A. est ainsi tout puissant. Or, il siège à Vallauris et, bien qu'il réunisse les représentants de tous les producteurs et transformateurs de fleurs et plantes à parfum — à l'exclusion des horticutleurs — et qu'il soit sous l'autorité du Ministère de l'Agriculture, ce sont encore les industriels qui y exercent l'autorité prédominante et lui impriment leurs orientations (9).

Dans ces conditions les dangers d'une émancipation des producteurs de concrète et d'essences, l'éventualité de coalitions européennes ne se sont guère manifestés. Le monopole n'est cependant pas sans effet sur les prix et sur l'activité régionale qui ne sont d'ailleurs pas sans rapport.

L'observation de la courbe du volume d'affaires depuis 1957, montre d'une part, que l'année 1958 correspond à un très fort fléchissemen tet que d'autre part la progression se fait plus lente. La parité monétaire rétablie, on tombe en 1958, à un volume de transactions inférieur à celui de 1956 et il faut attendre 1960 pour rattraper le niveau de 1957. La recession, surtout américaine, de 1958 a donc été fortement ressentie. La consommation semble freinée. Il n'en serait probablement pas ainsi si les prix pratiqués étaient moins élevés et une baisse à la vente entraînerait sans doute une meilleure assise sur le marché intérieur dont le développement minimiserait les aléas des ventes à l'exportation.

Par ailleurs, les installations productives ne bénéficient que de plus values limitées, le plus clair des investissements allant aux services commerciaux, aux salles d'exposition et aux salons de réception à fins publicitaires. Ne jouant plus qu'un rôle mineur, elles ne sauraient, aux yeux de l'administrateur de société, jouir de plus de prestige que le champ désormais lui aussi un peu en trompe-l'œil. Pour fabriquer un simple appoint de concrète ou d'absolue, quelques huiles d'autres variétés, quelques produits de synthèse, pour incorporer ces essences de synthèse — beaucoup moins onéreuse — aux essences naturelles afin d'obtenir les « compositions », des « formules », ou des « améliorations » économiques que l'on revend avec de sérieuses marges, point n'est besoin d'installations dernier cri et parfaitement rationnalisées encore moins d'entretenir de savantes équipes de chercheurs. Sans doute y a-t-il quelqu'excès à affirmer que ce qu'on paie avant tout chez le technicien grassois c'est la discrétion (9). Il reste à craindre que la qualité progresse moins vite et surtout le vieillissement des laboratoires grassois.

Lorsque s'instituèrent les premiers débats relatifs au plan d'aménagement du périmètre Canno-Grassois, les études envisageaient le déplacement des ateliers, entrepôts et laboratoires de parfumerie des principales entreprises de Grasse désormais encerclées par la transgression résidentielle mais il fallut rapidement renoncer à de tels projets : il s'avéra très vite que si les installations étaient contraintes de se déplacer ce ne serait plus à Grasse ni même dans la région qu'elles seraient remontées mais dans quelque grand centre de la chimie française et, pour la plupart, dans la région parisienne. Les puissantes installations de la chimie de synthèse tendent à rassembler jusqu'à la production des essences à parfum naturelles ce qui explique la baisse de consammation à Grasse des fleurs autres que le jasmin en même temps que s'étiole la fabrication

(7) Ce réseau financier et commercial a retenu l'attention à juste titre. Inutile d'y revenir : (231), pp. 145-8 avec cartes des filiales, participations bureaux de vente en dehors des A.-M. des principales affaires de Grasse et graphique des relations.

(8) Loi du 28 mai 1943 — Arrêtés du 21 août 1943 et du 22 octobre 1947.

(9) D. de Favitski : Le problème du jasmin de Grasse. Mémoire Stage E.N.A. inédit. 1953.

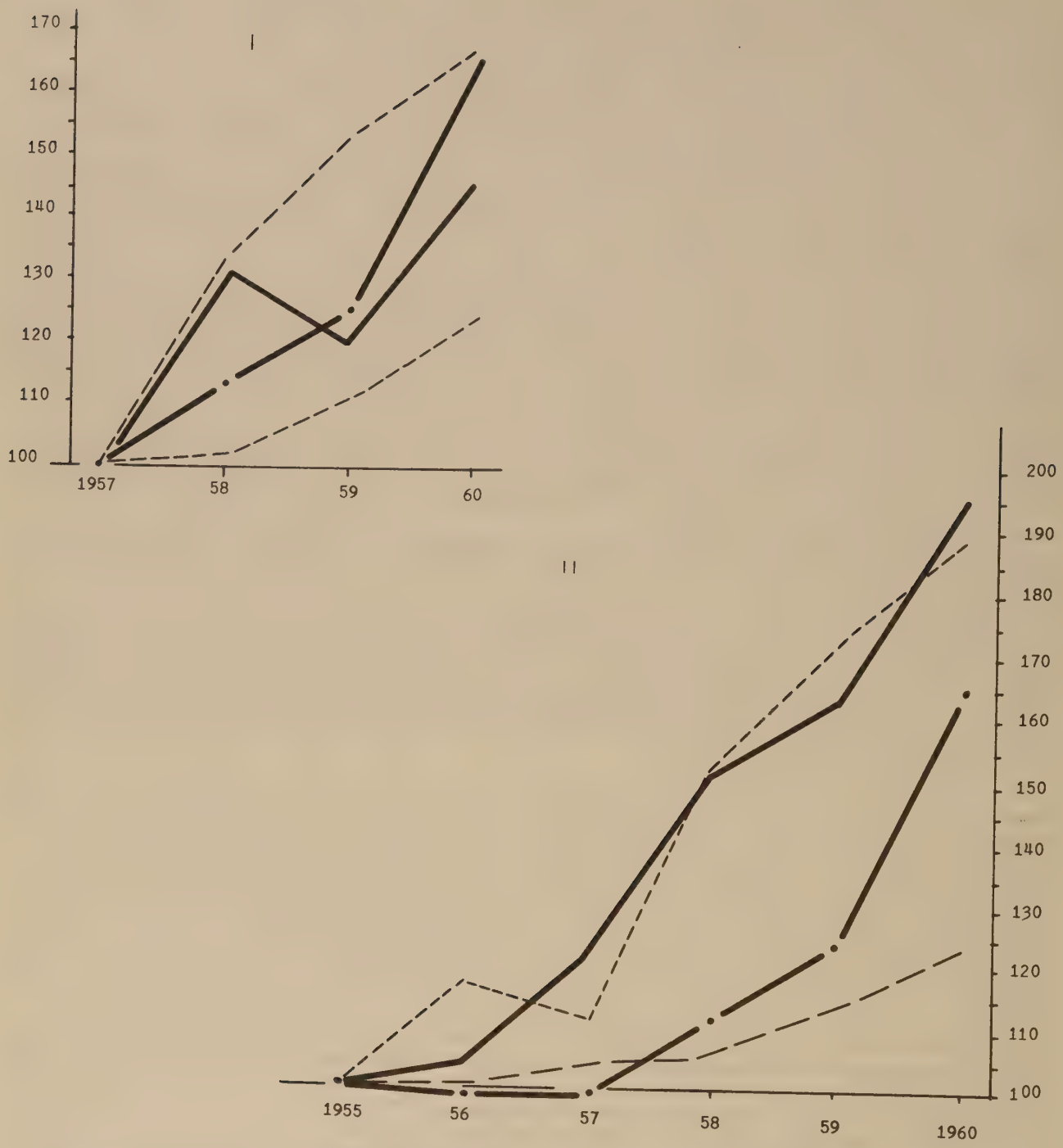


Fig. 24. — *Croissance des bénéfices et des investissements dans les principales sociétés chimiques ligures.*

I. Indices, base 100 en 1957, pour 22 sociétés — II. Indices, base 100 en 1955, pour 7 sociétés : Fornicoke, Cokitalia, A.C.M.A. Distillerie Italiana, Ferrania, Mira-Lanza, S.I.O.

Croissance considérable des réserves, fonds d'amortissement et d'égalisation, participations. Croissance moins régulière et moins vigoureuse des bénéfices. La dissemblance entre les 2 courbes de bénéfices traduit le rôle de l'A.P.E. : elle est responsable de la chute de 1959 et du freinage de 1960 dans le graphique I. Pas de crise ni de récession. Croissances plus rapides et plus fortes dans le graphique II qui résulte pour les 5/7 des apports de grandes sociétés interrégionales. ——— Bénéfices d'exercice; - - - - - Réserves; — — — — Fonds d'amortissement et d'égalisation; —·—·—· Participations.

des concrètes et des absolues. Rognée par tous les bouts la part de travail productif qui demeure ne légitime plus qu'à peine la survivance des établissements existants tandis que toute compression technique des prix devient impossible. Le système aboutit à un cercle vicieux : réduction de la production, hausse des prix, réduction des ventes, recul des fabrications.

II. — LES CONTRASTES DE LA CHIMIE LIGURE

Les séries statistiques courantes des administrations italiennes, les « Statistiche del Lavoro » et celles de l'I.N.A.I.L. témoignent, à travers une série de fluctuations, d'un déclin de l'emploi dans la chimie des 3 provinces bien équipées de Savone, de Gênes et de La Spezia. C'en était assez pour entraîner les principales études faisant sa part à l'industrie à conclure à une stagnation ou à un développement modeste.

Les données toutes récentes du recensement de 1961 montrent aussi un déclin de l'emploi depuis 1951 : 12 657 contre 12 854. Elles font même ressortir une réduction de plus de 16 % des installations vouées à la chimie : 351 au lieu de 420 (2).

Pourtant l'activité dont on est témoin aussi bien dans les Bormida qu'à Vado, dans la banlieue gênoise, autour de La Spezia atteste une incontestable vigueur. Il est d'ailleurs significatif que les réductions d'effectifs dès qu'on aborde les réalités vivantes ne répondent pas à une restriction d'activité essentielle mais à un effort de modernisation ou à la création de nouvelles installations s'ajoutant aux déjà existantes. En 1960 les « Distillerie Italiane » licencient 6 personnes et l'« Industriale di Quarto » 2 en même temps que leurs profits grossissent : effets d'un accroissement de mécanisation. Au cours de la même année les « Dérivati del Piombo » augmentent leur personnel de 33 % alors que leurs bénéfices se réduisent de moitié : c'est qu'une partie de leur force de travail s'emploie à des extensions et à des réaménagements dont le but est une augmentation de production dans de meilleures conditions de concurrentialité.

En fait les rubriques de la statistique officielle ne recouvrent que rarement le même contenu et la réduction du nombre d'installations n'est qu'un effet de concentration qui ne présume en rien des développements productifs.

Dès qu'on passe aux résultats financiers — et dans cette branche de l'industrie on peut considérer suffisamment représentatifs de l'ensemble ceux des sociétés par actions — se dégagent des traits généraux et des divergences de comportement conformes à ce qu'enseigne l'observation.

1) L'importance des profits réels (10).

Pertes et profits des exercices échelonnés depuis 1957 — parfois depuis 1955, pour les plus grosses affaires — jusqu'en 1960 semblent confirmer les conclusion pessimistes des études courantes.

Plus de la moitié des grandes sociétés chimiques se contentent de faire rapporter moins de 10 % à leur capital et elles rassemblent plus de 70 % du capital total et près de 75 % de la valeur globale des installations. Encore faut-il en compter une, l'A.P.E. (Applicazioni Processi Elettrochimici), qui s'avère capable de perdre, en une seule année, une somme équivalente à son capital alors qu'il est considérable.

Quarante quatre pour cent des grandes affaires voient d'autre part s'amenuiser les bénéfices qu'elles déclarent annuellement et elles détiennent 35 % de l'outillage, des installations, des biens immobiliers ainsi que 55 % des actions émises.

Enfin, comme l'impliquent les deux conditions précédentes les profits de l'ensemble des grandes affaires chimiques à intérêts ligures vont décroissant. A côté de déclins minimes de l'ordre de 1 à 2 millions de Lires, les manques à gagner supérieurs ne manquent pas : ils peuvent s'élever à 132 millions, sans parler de l'A.P.E. De leur côté si les progrès peuvent atteindre 200 millions, ils se tiennent le plus souvent au-dessous de 30. Aussi la somme des pertes et des profits déclarés en 1960 pour les établissements ligures est-elle de plus de 10 % inférieure à ce qu'elle était quatre ans auparavant. On pourrait ajouter que la rentabilité est bien mince : de l'ordre de 7 %.

(10) Pour tout ce paragraphe ainsi que pour les 2 suivants (80) fournit un contrôle des données financières.

A.P.E., p. 1 406, Astrea, p. 1 447, Cokitalia, p. 1 367, Flli Dufour, p. 1 489, Lo Faro, p. 1 416, Fornicoke, p. 1 384, Houghton, p. 1 501, Industriale di Quarto, p. 1 464, Isoltermica, p. 1 502, Negri, p. 1 526, Derivati del Piombo, p. 1 455, Pigmenti BM, p. 1 438, Roveraro, p. 1 432, Tassani, p. 1 505.

A.C.N A , p. 1 369, Asborno, p. 1 397, Distillerie Italiane, p. 1 357, Ferrania, p. 1 370, Mira Lanza, p. 1 379, S.C.A., p. 1 497, S.I.O., p. 1 375, Gualco Pertusola, p. 1 407.

Minerva, p. 1 507, Rivoli, p. 1 502, S. Marco, p. 1 406.

Le ton change, toutefois, lorsqu'on considère l'évolution des volumes d'affaires et qu'on tient compte de tous les postes comptables.

On ne relève que 11 % de sociétés dont le chiffre d'affaires ne progresse pas. Encore les fléchissements restent-ils limités dans leur masse finale : 781 millions de Lires pour l'A.P.E., 126 pour la Savonnerie Lo Faro, 23 pour l'Astrea, au total 930. Au contraire les expansions sont fortement accentuées : la Cokitalia gagne à elle seule plus d'un milliard en un an, la Fornicoke près de 500 millions, la Fabbrica Derivati del Piombo traite deux fois plus d'affaires en 1960 qu'en 1959, etc. Etant donné que les années 1959-60 ne sont marquées par aucune perte importante de la valeur de la monnaie — et c'est une raison pour les avoir retenues — le gonflement du volume d'affaires de la chimie ne peut que répondre à un développement de l'activité productrice et des gains réels. C'est exactement ce que montre l'analyse des bilans.

Examinés un par un ils individualisent trois types de sociétés en fonction de l'évolution de leurs réserves, de leurs fonds d'amortissement et d'égalisation et de leurs participations.

Le premier est celui de sociétés où des profits déclinants sont compensés par un accroissement des réserves. Tel est le cas de la Fabbrica Derivati del Piombo dont les réserves se gonflent de 54 millions entre 1957 et 1960, passant de 62 à 116 millions pour se hausser presqu'au niveau du capital social (125 millions). Dans cette affaire les bénéfices figurant au poste profits et pertes se réduisent en 1959 et 1960 juste au moment où les réserves augmentent de 50 millions. Et, si l'on réincorpore les 26 millions de Lires dont elles s'accroissent en 1959 et les 24 qui s'y ajoutent encore en 1960 aux profits déclarés de chacune de ces deux années, on obtient des valeurs globales de 47 et 51 millions sensiblement égales ou un peu supérieures aux profits des années précédentes pendant lesquelles n'apparaissait aucun gonflement des réserves (40 et 48 millions) de sorte que tout déclin disparaît. Même observation pour l'Astrea qui augmente ses réserves de 41 millions en 1960 c'est-à-dire exactement dans le même moment qu'elle réduit de 21 son poste profits.

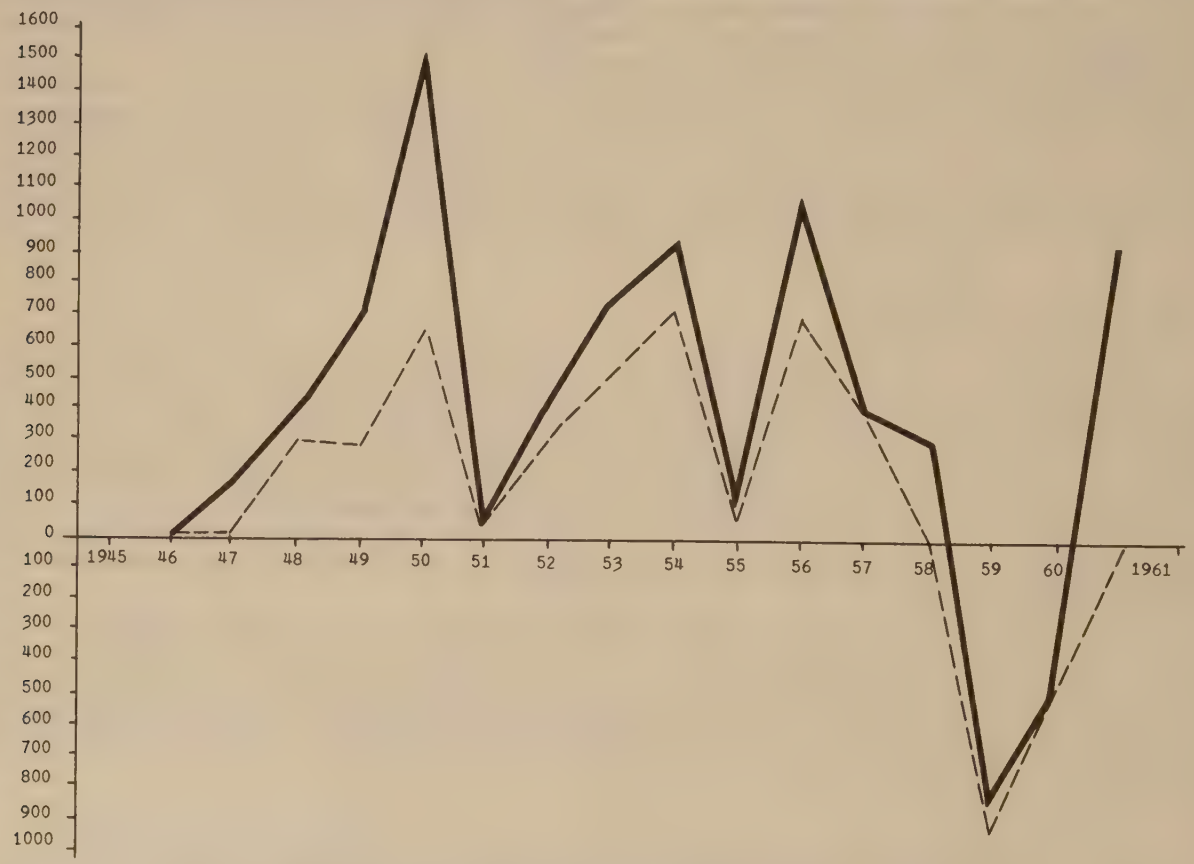


Fig. 25. — *Créations et pertes de capital des principales sociétés de chimie ligures* 1945-61.

——— Ensemble des 22 sociétés; — — — — 14 sociétés indigènes.

Fluctuations positives normales dans les distributions d'actions gratuites et majorations de nominal. — Le déclin de 1959-1960 est le fait exclusif de l'A.P.E. — Rôle majeur des entreprises indigènes. Le spectaculaire redressement de 1960 est toutefois l'œuvre de la Ferrania et témoigne de son importance dans la chimie ligure.

Dans le second type on assiste, parallèlement à la diminution des profits, cette fois, au gonflement des fonds d'amortissement et d'égalisation. En 1960 la savonnerie Lo Faro inscrit 8 millions et demi de moins à son compte profits qu'en 1959 mais 20 millions de plus à son poste amortissement. Opération identique à la Fornicoke : les profits sont réduits de 15 millions en 1959 et de 6 en 1960 par rapport à 1958 tandis que le fonds d'amortissement enregistre des plus-values de près de 100 et 140 millions chaque année.

Le plus souvent d'ailleurs le déclin des profits c'accompagne à la fois d'un développement des réserves et du fonds d'amortissement. Lorsque la savonnerie Lo Faro accroît de 20 millions son fond d'amortissement elle accroît aussi ses réserves de plus de 2. En 1960 la Tassani ne crédite son compte profits que de 4 millions de moins qu'en 1959 mais elle affecte une somme égale à ses réserves et 3 autres millions au fonds d'amortissement. L'Asborno réduit ses bénéfices de 3 millions en 1959 puis de 8 en 1960 mais ses réserves croissent parallèlement de 75 et de 15 et son fonds d'amortissement de 160 puis de 135.

Il n'est pas exceptionnel, enfin, qu'au jeu des réserves et des fonds d'amortissement et d'égalisation s'ajoute, dans un troisième type, celui des participations et du portefeuille des titres. Tandis que les bénéfices de la S.I.O. s'anémient en 1959 ses réserves croissent de 60 millions, son fond d'amortissement de 50, ses participations de 50 encore. Il en est de même pour l'A.C.N.A., les Distillerie, la Ferrania et la Mira-Lanza : dans ces quatre dernièrs cas les profits ne diminuent pas il n'en reste pas moins qu'une part considérable des gains est affectée ailleurs qu'au compte profits et pertes et que les bénéfices déclarés ne constituent qu'une portion mineure des revenus d'exercice réels.

A côté des types et des exemples, le calcul d'ensemble pour 22 grandes sociétés dont a pu connaître les comptes, est décisif.

1) Pour sept sociétés dont les documents financiers sont publiés et aisément vérifiables depuis 1955, la Fornicoke, la Cokitalia, l'A.C.N.A., les Distillerie, la Ferrania, la Mira Lanza et la S.I.O. les bénéfices apparents font petite figure auprès des croissances de réserves, d'amortissement et de portefeuille. Au cours des six ans les profits déclarés s'élèvent au total à plus de 6 700 millions mais les réserves s'accroissent de près de 2 800, les fonds d'amortissement et d'égalisation s'enrichissent de plus de 5 500 et les participations de près de 1 250. Pour une croissance globale de quelque 16 milliards 260 millions les bénéfices déclarés figurent donc pour 41 % tandis que réserves, fonds et participations participent pour 59.

2) Pour l'ensemble des sociétés et sur les quatre années 1957-1960, la part des bénéfices proprement dits c'est-à-dire figurant au poste profits et pertes est encore plus réduite. Sur un gain global de 17 800 millions en chiffres ronds ils ne figurent que pour un quart, quelque 4 440 contre près de 13 400 portés en réserves (2 460), fonds d'amortissement (9 900) et participations (près d'un milliard encore).

3) Dans un cas comme dans l'autre le profit global constitué d'une part par les bénéfices portés en profits et pertes, d'autre part par l'accroissement de l'ensemble éserves, fonds et participations ne laisse apparaître aucun fléchissement comparable à celui qui affecte la courbe des simples profits. Pour les sept comptes profits et pertes établis sur 6 ans on passe de l'indice 100 en 1955 à 104 en 1956 puis 121, 151, 162 et enfin 195; les bénéfices croissent donc d'une année à l'autre de 4, 17, 30, 11 et 33 et il y a fléchissement en 1958. Pour les 22 comptes profits et pertes établis sur 4 ans on passe de l'indice 100 en 1957 à 131 puis 120 et 145; il y a donc ici non plus fléchissement entre 1958 et 1959 mais véritable régression puisqu'après une croissance de 31 on enregistre — 11 avant de revenir à un progrès de 25. Or, en même temps les gains réels progressent régulièrement aussi bien pour les sept sociétés dont le comportement se suit sur six ans que pour l'ensemble considéré sur 4. Dans le premier cas les indices sont successivement de 100, 103, 105, 113, 123 et 138 correspondant à des majorations de 3, 2, 8, 10 et 15. Dans le second, en partant de l'indice 100 en 1957 on passe successivement à 107 puis 118 pour aboutir à 135 soit d'un an à l'autre des croissances de 7, 11 et 17 sans qu'apparaisse ni chute ni fléchissement.

La croissance de l'ensemble réserves-fonds-participations procède pour partie de plus values extérieures à l'activité productrice : les plus values des titres détenues en portefeuille n'ont rien à voir avec le fonctionnement des établissements. Mais il n'est pas une des sociétés qui ne voit croître la valeur de ses installations entre 1957 et 1960 et la plupart du temps dans des proportions importantes. A la Houghton le gain n'est que d'un million de Lires, à la Dufour de 11, mais l'une et l'autre sont des affaires modestes et ces cas sont exceptionnels. Le gain de 8 millions de la Negri représente plus des 2/3 de l'établissement en 1957. Pour les Derivati del Piombo il s'agit d'un doublement. Avec les A.P.E. on dépasse 400 millions, avec la Cokitalia 500 et on frôle 700 avec la Fornicoke.

Enfin non contentes de gonfler leurs réserves, leurs fonds prévisionnels, leurs participations et d'accroître la valeur de leurs installations et leur patrimoine immobilier les sociétés chimiques capitalisent.

Parmi les 22 sociétés fondamentales dont on peut suivre les variations de capital au cours de l'après-guerre il en est une qui a coûté cher à ses actionnaires : c'est l'A.P.E. Le 30 juin 1946 son capital est porté de 5 à 7 millions et demi de Lires par émission et souscriptions normales pour absorber la société Azogeno. Le 15 mars

1947 il est élevé à 15 par augmentation gratuite du nominal des actions qui passe de 100 à 200 Lires, puis à 16 moyennant la distribution d'une action nouvelle pour 15 anciennes, enfin à 50 millions par une nouvelle souscription. Le 13 avril 1948 le capital atteint 100 millions par élévation du nominal de l'action à 400 Lires. Jusqu'ici tout va bien mais à partir de 1953 les choses se gâtent. Le 21 mars de cette année là l'assemblée générale des actionnaires « passe la totalité du capital par pertes et profits » et le reconstitue à 300 millions par versement intégral. Par la suite cette douloureuse opération se répète cinq fois : le 7 décembre 1954, 250 millions versés aux termes de la décision de mars 1953 sont encore perdus; le 22 décembre 1959 le capital, entre temps reconstitué à 1 milliard est réduit de moitié; le 29 décembre 1959, une semaine plus tard, les 500 millions restants sont à leur tour passés par pertes et une injection de 500 millions frais permet d'en reconstituer un tout neuf; mais le 27 décembre 1960 le voici à son tour évaporé et, une fois de plus, il faut le reconstituer par l'émission de 250 000 actions de 2 000 Lires. On totalise ainsi dans un premier temps 58 millions et demi d'augmentation puis dans un second une perte de 1 850 millions et l'A.P.E. a finalement dévoré près de 1 800 millions d'argent frais.

Mais l'A.P.E. est une exception. En dehors d'elle on ne compte que six sociétés qui n'accroissent leur capital que par souscription et versement. Dix autres, ne comportant que des établissements ligures, ont ensemble accru leur capital de plus de 2 800 millions. Comme toujours il est délicat d'estimer ce qui revient légitimement aux établissements ligures des affaires débordant le cadre de la région. Compte tenu de leur importance relative on ne doit pas être loin de la vérité cependant en admettant que la chimie a secrété en distributions d'actions gratuites ou en augmentations, également gratuites, de leur valeur nominale une demi douzaine de milliards de capital depuis 1946.

Quoiqu'il en soit la répétition de telles opérations atteste que la période antérieure à 1957 est pour la chimie ligure parfaitement saine et prospère. En 1958 la capitalisation fléchit, 1959 se solde par 800 millions de perte de capital et 1960 par 500 encore avant que s'opère un redressement en 1961. Mais de 1945 à 1957 n'apparaissent que deux années creuses et d'ailleurs isolées, 1951 avec 30 millions et 1955 avec 120, toutes les autres se caractérisent par des volumes considérables : plus de 184 dès 1947, 375 en 1948, près de 680 en 1949, plus de 1 500 en 1950, plus de 400 en 1952, près de 750 en 1953, plus de 900 en 1954, 400 encore en 1957. Il n'est point d'année que les établissements chimiques des grandes sociétés n'aient créée leur part de capital et souvent dans des proportions considérables.

En fin de compte l'analyse des postes comptables qui dévoile un jeu de glissement des gains vers les réserves, les fonds prévisionnels, les participations, les outillages et installations, la capitalisation établissent deux convictions. La première c'est que *les bénéfices apparents des comptes profits et pertes ne constituent qu'une mince part des gains réels de la chimie ligure :* probablement moins du dixième de telle sorte que *la rentabilité véritable est impressionnante.* La seconde c'est que la *chimie ligure n'est affectée par aucune crise :* les phases dépressives de la conjoncture sont surmontées sans effort, les profits réels comme les volumes d'affaires vont croissant, les installations productives s'étoffent et se perfectionnent. Il ne s'agit toutefois que de résultats d'ensemble. Dans le détail s'imposent d'autres évidences.

2) Branches prospères et fabrications décadentes.

Dès lors qu'apparaissent des entreprises capables de dévorer leur capital et contraintes de le reconstituer par appel d'argent frais, accumulant les pertes ou les voyant enfler, laissant s'atrophier leur chiffre d'affaires; dès le moment même que 26 % des grandes sociétés ne font pas une seule distribution gratuite ni ne majorent gratuitement la valeur nominale de leurs actions, on peut s'attendre à des comportements inégaux de l'une à l'autre des formes d'activité que revêt la chimie. Sans doute des défauts de gestion peuvent-ils expliquer quelques différences de prospérité d'une entreprise à l'autre; la proportion d'affaires inaptes à faire du capital est quand même suffisante pour que cette seule raison ne puisse rendre compte de tout. La chimie ligure n'est qu'une combinaison de branches dont chacune a son propre coefficient de prospérité.

En plein cœur de zones industrielles grouillantes de vie on ne peut manquer d'être frappé par la présence de bâtiments délabrés dont les sols encore huileux et les murailles encrassées révèlent au premier coup d'œil l'appartenance au travail des corps gras, même lorsqu'ils sont désaffectés depuis des années, puis par leur remplacement par d'autres structures. Ainsi en va-t-il notamment dans ce secteur du port de Gênes qui borde quais et môles d'entre Lanterne et Polcevera, dans la zone de Sestri Ponente, le long du Polcevera et tout particulièrement dans sa partie aval, à l'épaulement du pont de la route de Pontedecimo où finira par s'établir une bretelle de la seconde voie de la « camionale », et jusque dans les domaines plus reculés de la Scrivia où, çà et là, se dresse une vieille usine lépreuse ou réduite à l'état de squelette, avec des toits crevés, des carreaux brisés, des nefs béant à tous les vents et sonores de creux.

Les notes mensuelles des Chambres de Commerce et d'Industrie sont d'autre part toutes retentissantes de cris d'alarme ou de douloureuses plaintes quant au ralentissement des établissements de cette branche demeurés en activité. D'une enquête à l'autre, enfin, on ne peut guère noter que de pâles espoirs bientôt déçus et le climat est celui d'une triste résignation d'où n'émergent que tout à fait exceptionnellement les déclarations confiantes de quelque direction sûre d'elle.

Seule une considérable réduction du potentiel productif de l'industrie ligure des corps gras dont près de la moitié des établissements ont fermé leurs portes depuis la guerre permet de juger la situation « normale » en 1952 (11). Au cours de cette année quelques espoirs se fondent sur une baisse des suifs américains liée à la chute des frêts mais le ralentissement saisonnier de l'été s'assortit d'inquiétudes devant un marché incertain qu'alourdit le droit d'octroi (septembre), on s'inquiète aussi de la hausse de 10 % intervenue sur le prix des huiles de coco et finalement les entreprises ne travaillent en moyenne qu'à 70 ou 80 % de leurs possibilités. L'année suivante n'est pas meilleure et si l'on note avec satisfaction une rapide reprise saisonnière en janvier 1954 il suffit de congés un peu plus prolongés que de coutume à Pâques pour que la demande faiblisse de façon inquiétante; on fait état de « difficultés techniques » pour chercher un échappatoire aux droits d'importation sur les graisses; « l'aide promise par l'Etat » menace, dit-on, de se muer en « gêne supplémentaire »; on ne travaille qu'à 75 % de la capacité des installations en mars et il apparaît, en mai, que la hausse des prix freine les ventes à l'étranger, plus faibles pour les quatre premiers mois du nouvel exercice que dans la période correspondante de l'année écoulée; l'été apporte un alourdissement du marché des détersifs lui même et il faut recourir à des compressions douloureuses des marges bénéficiaires ainsi qu'à un élargissement des facilités de paiement. Au cours de l'été 1955 ce marché des détersifs paraît complètement saturé et l'on doit se résoudre à de véritables liquidations pour réaliser les stocks. A l'automne, les savonneries n'ont qu'une activité réduite oscillant autour de 70 % de leurs possibilités et à partir de 1956 c'est encore au rythme approximatif de 75 % qu'elle se maintient.

Alors qu'en 1950 encore Gênes était au premier rang pour la production des savons fournissant 35 000 tonnes, le quart de la production nationale, elle n'en fournit plus que 30 000 dix ans plus tard soit 15 % du total italien, à égalité avec Frosinone mais désormais bien après Milan (12).

Le comportement financier des principales affaires confirme. Parmi les trois grandes savonneries, seule la Mira-Lanza connaît des jours sans histoire, participant pour quelque 9 % à la capitalisation globale de la chimie ligure en même temps qu'elle fait rendre près de 35 % à son capital social, triple presque ses réserves, fait mieux que doubler son fonds d'amortissement, son portefeuille de titres et ses participations, accroît sa rentabilité relative, bref, augmente plus vite ses profits que l'ensemble des affaires régionales. Au contraire, la savonnerie Lo Faro déchoit : sans doute réussit-elle à accroître ses revenus déclarés en 1960 mais cette rentabilité apparente reste d'une extrême faiblesse; surtout la part que prend l'entreprise à la capitalisation chimique est plus que modeste tandis que ni les réserves, ni le fond d'amortissement, ni les participations ne témoignent de plus values qui méritent d'être retenues (13); enfin le volume d'affaires s'amenuise de 9 % entre 1959 et 1960. De même pour l'Asborno; à première vue elle pourrait faire illusion parce qu'elle augmente d'un tiers ses réserves, double son fond d'amortissement, fait plus que tripler ses participations mais pour un capital supérieur à celui de la Lo Faro elle ne réussit qu'une capitalisation trois fois moindre et sa rentabilité reste faible et décline. Ce n'est pas sur le plan productif que la société peut prétendre faire grande figure : elle ne compense même une réelle faiblesse en ce domaine qu'en se procurant des profits annexes, en prenant une part grandissante dans d'autres entreprises.

Dans les autres formes du travail des corps gras, la Roveraro ne brille pas d'un plus vif éclat. Une capitalisation de 40 millions, un accroissement de 30 % des amortissements ne sauraient compenser une rentabilité absolue limitée à 1 %, même si elle est croissante, la staticité du volume d'affaires, l'évaporation des 3/4 des réserves.

Si la chimie des corps gras est ainsi léthargique ou tout au moins somnolente dans son ensemble, bien triste encore est le cas des entreprises qui se consacrent aux engrais et aux colles. On sait déjà combien est mal en point l'APE : elle finit par miser sur les participations qu'elle décuple en 4 ans sans réussir pour autant à les porter au tiers du capital social et le plus clair de son actif consiste en près d'un milliard d'installations qui ne fonctionnent qu'à perte. On peut placer sensiblement plus haut sans atteindre à un niveau satisfaisant les six installations ligures de la Societa per l'Ossigeno. L'affaire est en bloc solide et en progrès : les participations n'y éveillent aucun intérêt, les réserves et l'amortissement doublent, par contre tandis que le profit apparent et la capitalisation sont fort élevés. Cependant, les établissements ligures n'ont dans cet édifice qu'une place

(11) (75) Cf. *Supra* (1), p. 149; pour toutes les citations du parag. dont la base est cependant fournie par les enquêtes.
(12) (96) Chap. VI, 15, p. 73.
(13) Respectivement : + 3 %, + 3 encore et + 1.

restreinte et leur comportement ne satisfait que médiocrement : à Savone leur volume de production faiblit, à Gênes, il fluctue à l'excès.

En meilleure posture sont les colorants, peintures et vernis. Il ne manque pas d'affaires de cette branche dont on a déjà pu noter au passage qu'elles avaient pu par moments se trouver dans une situation délicate, notamment en 1944 et en 1958, années où l'observation révélait de nets ralentissements d'activité. Tel est le cas pour l'Astrea, la Tassani, l'Industriale di Quarto, les Pigmenti B. M., la Gualco Pertusola. Chacune d'entr'elles, pourtant, témoigne par quelque point d'un bon comportement. Les volumes d'affaires de l'Astrea sont en léger déclin et son portefeuille de titres et de participations se dégonfle de moitié entre 1957 et 1960 mais on sait que grossir les participations n'est pas forcément une preuve de santé et, par contre, après une capitalisation de plus de 100 millions pour un capital social de 150 les réserves et le fond d'amortissement doublent, cependant que la rentabilité absolue se tient à un niveau élevé. L'Industriale di Quarto n'a qu'une rentabilité modeste et n'accroît que plus faiblement encore sa masse de facturation mais son capital procède de l'autofinancement pour plus de moitié, son fond d'amortissement fait plus que doubler en quatre ans, ses réserves sont près de tripler. Les Pigmenti ne capitalisent pas et leurs réserves stagnent à un niveau sans gloire; en revanche leur volume d'affaires progresse de 13 % en 1960 et la rentabilité suit en même temps que le fond d'amortissement double et que près de 3 millions de participations sont acquises. Pas davantage de capitalisation à la Gualco dont les réserves s'atrophient mais un bon progrès de l'amortissement un gain de 21 % pour le volume d'affaires, une respectable rentabilité. Ni participations, ni capitalisation pour la Tassani mais des réserves et un amortissement doublés et une rentabilité encore supérieure à celle de la Gualco.

Surtout avec les établissements de la Fabbrica Derivati del Piombo et les puissantes installations de l'A.C.N.A., colorants, peintures et vernis disposent de producteurs quasi insensibles aux fluctuations de la conjoncture et d'un brillant comportement financier, La Fabbrica n'augmente que fort légèrement son fond d'amortissement et dédaigne toute participation; elle peut se le permettre, son capital de 125 millions en comporte 112, produits par incorporation, ses réserves, doublées, sont bien assises, ses profits apparents rendent 20 % du capital social et son volume d'affaires est en progrès de 100 % en 1960. A l'A.C.N.A. le dédain s'étend non seulement aux participations, immuables, mais encore aux réserves et au fond d'amortissement qui augmente à peine d'un quart [14]. Par contre, l'usine de Cengio est largement et de plus en plus rentable et elle a dû participer pour plus de 1 400 millions à la capitalisation chimique ligure au cours de l'après-guerre.

Le passage à la prospérité devient décisif avec les grandes entreprises de carbochimie et d'acides de San Giuseppe de Cairo. Le spectacle assidûment suivi de leur activité conduit à la certitude que ces fabrications progressent sans défaillance. La comparaison des productions à 4 ans de distance et leur comportement financier ne laissent pas de doute.

CROISSANCES CHIMIQUES DU SECTEUR SAVONAIS (quintaux)

	1956	1960
Acide sulfurique	1.782.4	2.231.-
nitrique	770.2	770.-
chloridrique	102.2	163.4
Ammoniaque	830.-	921.-
Soude	71.-	177.-
Acide carbonique	3.2	3.9
Hypochlorite Na	101.7	166.-
Colorants	7.-	10.2
Coke	7.094.-	857.8
Benzol brut	10.6	9.3

La Montecatini rassemble 40 installations minières et de scieries, 6 établissements métallurgiques, 53 établissements chimiques, 3 usines textiles et 8 centres de recherches qui en font aussi un marchand et une agence de location de brevets. La comptabilité de ces 110 établissements est le résultat d'une fusion dans laquelle il n'est sans doute possible qu'à de rares initiés de reconnaître la part de chacun. Dans les 150 milliards de capital social, les 390 milliards d'installations et de biens immeubles, les 167 milliards de chiffre d'affaires, les 13 milliards de profits apparents, les 235 milliards de fonds d'amortissement et d'égalisation, les 77 milliards de réserves, les 82 milliards de participations de cette formidable entreprise on ne saurait donc se risquer à estimer ce que représente l'établissement de San Giuseppe. Mais il est incontestable qu'il se comporte bril-

(14) Il faut aussi tenir compte, dans la staticité des participations que l'A.C.N.A. appartient au groupe Montecatini.

lamment, faisant pression sur la fourniture d'électricité et de produits de base. Pour les énormes Cokitalia et Fornicoke, si ni l'une ni l'autre ne développe spectaculairement ses participations, réserves et fonds d'amortissement (encore que la Cokitalia quintuple le montant du premier de ces postes et que la Fornicoke double, quant à elle, la valeur de chacun) c'est que dans leur ensemble ils constituent — et depuis longtemps — des masses considérables : plus de 6 milliards à la Cokitalia, près de 4 200 millions à la Fornicoke, soit respectivement 1 fois et demi et plus de 3 fois le capital social. L'une comme l'autre n'ont que des rentabilités absolues sans éclat mais la première a contribué pour plus de 25 % à la capitalisation totale de la Chimie ligure et la seconde pour plus de 15 % encore.

Les menues fabrications représentées par la gamme variée que la Fratelli Dufour met à la disposition d'autres industries, les produits isolants de l'Isoltermica Giuntini, les produits pharmaceutiques ne sont pas en reste. La Dufour n'augmente guère son fond d'amortissement et ses réserves faiblissent légèrement. Sa rentabilité absolue reste modeste. Mais, après un temps de déficits, elle a eu le mérite de revenir à des résultats positifs. Son volume d'affaires est en progrès de 8 % en 1960 et son capital est pour un tiers le fruit d'un autofinancement généreux. L'Isoltermica n'a rien capitalisé, ses réserves et participations ne croissent que bien lentement et seul le fond d'amortissement est en net progrès. Mais sa rentabilité absolue vient au 8e rang, avant celles de la S.I.O., elle croit plus vite que dans la plupart des autres entreprises chimiques et son volume d'affaires est en progrès de quelque 27 % en 1960. La Compagnia Farmaceutica Renato Negri est un petit modèle. Elle ne capitalise certes pas et n'augmente pas davantage ses réserves qui restent minces mais son fond d'amortissement a doublé pour se hisser au voisinage de la moitié du capital social et son dédain des participations va de pair avec une rentabilité apparente qui dépasse celle des meilleures affaires de colorants.

La distillerie enfin, avec l'établissement savonais des « Distillerie Italiane » fait excellente figure et les produits sensibles et photographiques se classent de loin en tête. C'est en effet à la Ferrania que revient sans conteste le prix d'excellence. Non content d'assurer la croissance du fond d'amortissement de la société qui représente 7 fois le capital social, le triplement de participations qui le dépassent d'1/6e, le triplement encore de réserves, quintuples en valeur, l'établissement du Valbormida fonctionne avec une rentabilité record de 39 % tout en prenant à la capitalisation ligure une part à peine inférieure à celle de la Fornicoke.

Une analyse quantitative intégrant toutes les branches de la chimie ligure permet un classement plus précis et plus dynamique; elle individualise d'autre part des cas étrangers (15).

VENTILATION PAR BRANCHES DES PERTES, PROFITS ET PLUS VALUES DE LA CHIMIE LIGURE

(en % des totaux régionaux)

	Part. des : Capit.	Inst.	Profits apparents	Capitalisation	Réserves	Amortiss.	Participat.	Installat.
Corps gras	15.1	26	5.1	11	12	17	57	23
Carbochimie	44.2	20.4	20.2	45	0.8	12	-	18
Colorants	21.1	23.	17.	18	-	24	5	33
Produits sensibles	5.	11.2	9.	13	83	7	20	17
Petites fabr. pharm.	2.6	1.1	3.	5	2	2.1	1	1
Distillerie	7.2	2.2	5.5	6	2	2	3	2
S.C.A. et A.P.E.	4.3	15.7	-	1	-	36	12	5

(15) L'opération a été conduite :

1) en prenant pour base non seulement le capital social mais aussi la valeur, exprimée en signes monétaires, des installations; la valeur de la part prise à la croissance des profits apparents et réels ne prend son véritable sens que rapportée à la puissance de la branche considérée;

2) en distinguant un investissement externe, représenté par la part prise à la croissance globale des participations, de l'investissement interne constitué par la part prise à la croissance du paramètre réserves-fond d'amortissement-installations de l'ensemble des grandes affaires chimiques ayant des intérêts en Ligurie; on ne saurait créditer de la même foi dans l'avenir de leur production — et les administrations et chefs d'entreprises sont bons juges — une branche s'intéressant d'abord à ses ateliers et une branche portant ses préférences sur la participation à d'autres affaires sauf pour des structures considérables.

3) en exprimant les rapports significatifs par des indices constitués par des quotients de pourcentages : l'indice de profit apparent d'une branche est ainsi le quotient du pourcentage du profit apparent que s'assure cette branche par rapport à l'ensemble et du pourcentage de puissance financière qu'elle détient, l'indice de capitalisation est de même le quotient du pourcentage de capitalisation globale et du pourcentage de puissance financière, le dénominateur reste le même pour les indices d'investissement interne et d'investissement externe dont les numérateurs sont respectivement le pourcentage de croissance ajoutée des réserves, des fonds prévisionnels et des installations et le pourcentage des participations. L'unité représente dans tous les cas la croissance normale de l'ensemble chimique ligure; il est évident que plus l'écart à cette valeur est fort et plus la branche s'éloigne de cette normale dans un sens comme dans l'autre.

Il en ressort que :

1. — *La branche des corps gras est au bas de l'échelle.* Elle détient plus de 15 % du capital total et surtout le quart des installations soit finalement près de 24 % de la puissance chimique ligure. Pourtant elle ne prend qu'une part modeste à la croissance des profits apparents (15 %), de l'amortissement (17), des réserves (12) et si elle participe au développement des installations à proportion de sa puissance financière c'est de très loin aux participations que vont ses préférences. Ainsi seuls ses investissements externes croissent plus vite que pour l'ensemble des grandes entreprises. *Le monde ligure ne se désintéresse pas de l'industrie des corps gras; la confiance dans ses fabrications n'est toutefois plus entière.*

2. — *Les colorants* se situent un cran plus haut. Détenant une importante fraction du capital social et des installations ils prennent du retard dans la croissance des bénéfices d'exercice et la capitalisation mais leur foi dans l'avenir est solide et la part qu'ils prennent au développement des installations, de près de 10 % supérieure à la part de puissance qu'ils détiennent, contraste heureusement dans la perspective des fabrications avec l'intérêt très réduit qu'ils prennent aux placements extérieurs. Compte tenu des fluctuations qui affectent nombre d'entreprises de colorants, *la branche apparaît vigoureuse tout en manifestant une sensibilité à la conjoncture.*

3. — Comme les colorants, *la chimie de base et lourde,* carbochimie, acides, fertilisants, ne participe que modestement à la croissance des réserves et de fonds prévisionnels déjà pléthoriques. Elle vit de même sur des installations existantes d'une extrême puissance. Mais elle capitalise à un rythme double de celui de l'ensemble des branches et ne subit aucun vertige des placements extérieurs. *C'est une branche solidement assise, sûre de sa maturité et qui l'exploite.*

4. — Les menues fabrications prennent aux bénéfices, à la capitalisation et aux investissements internes une part de très loin supérieure à la fraction de puissance qu'elles détiennent. Leur croissance est de deux à trois fois plus rapide que le progrès normal sauf pour les investissements externes. La branche est *toute entière tournée vers la production, en pleine expansion, sûre de l'avenir.* Il en va de même pour la *distillerie* dont le rythme d'investissement est assez lent mais qui ne recherche pas davantage le placement extérieur, capitalise aussi vigoureusement que la chimie lourde et enregistre des croissances de profits encore supérieures à celles des petites fabrications : *une variété moins juvénile du même type.*

VENTILATION PAR BRANCHE DES INDICES DE CROISSANCE DE LA CHIMIE LIGURE

	Puissance financière (Capit. + Install.) %	Indices de : Profit apparent	Capitalisation	Investisst. interne	Investisst. externe
Corps gras	23.7	0.5	0.4	0.8	2.3
Carbochimie	23.9	0.7	1.9	0.5	0
Colorants	24.8	0.6	0.75	1-	0.2
Produits sensibles	8.9	5.3	2	2.3	2.3
Petites fabr. pharm.	1.4	1.7	1.8	3.4	0.4
Distillerie	3-	1.5	1.9	0.6	0.03
S.C.A. et A.P.E.	13.4	0	0	1.4	0.9

5. — *La fabrication des Produits Sensibles cumule tous les avantages :* exceptionnelle croissance des profits apparents et double record des investissements internes et externes, ces derniers apparaissant comme un luxe suprême d'ailleurs lié à une gestion milanaise.

6. — *Enfin deux sociétés se classent définitivement à part, la S.C.A. et les A.P.E.* où d'une part la puissance contraste avec des profits négatifs et qui, d'autre part, marquent une préférence décidée pour les investissements internes. Deux affaires qui s'obstinent à travailler sans profit et qui appartiennent à des branches différentes. *Un ensemble de conditions contradictoires qui pose des problèmse de gestion particulière ou de structure concurrentielle d'ensemble.*

3) Entreprises ligures et interrégionales.

Le cas du Montecatini Azoto de San Giuseppe de Cairo faisant partie d'une société qui déborde largement les limites de la Ligurie et celui des fabrications photographiques ne sont pas isolés. Deux groupes d'entre-

prises se partagent l'activité chimique : un premier ne disposant que d'établissements installés dans la région, un second disposant à la fois d'installations productives en Ligurie et d'usines extérieures. Si l'on tient compte de tous les postes comptables l'un et l'autre sont finalement bénéficiaires, la faiblesse des profits déclarés étant dans chaque cas largement compensée par le gonflement des réserves et des fonds prévisionnels, les distributions gratuites et la plus value des installations. Ces deux groupes d'entreprises sont cependant ainsi constitués que leur comportement est inégal.

Le groupe indigène compte 14 sociétés : l'A.P.E., l'Astrea, le Cokitalia, la Fratelli Dufour, la Lo Faro, la Fornicoke, la Houghton, l'Industriale di Quarto, l'Isoltermica, la Negri, la Derivati del Piombo, les Pigmenti BM, la Roveraro. D'une part s'il englobe ainsi des fabriques de colorants, des usines de la chimie de base et des installations consacrées aux menues fabrications, toutes branches de santé bonne ou florissante il n'en participe pas moins largement aux activités les plus inconfortables, savonnerie et corps gras tandis qu'il ignore la distillerie et les produits sensibles qui détiennent les records de prospérité. D'autre part il ne dispose que d'affaires modestes ou les moins dynamiques dans les branches en expansion cependant qu'il porte le poids de la plus désastreuse des entreprises chimiques. Aussi *l'ensemble de la chimie purement ligure s'avère-t-il bien médiocre en face du comportement des établissements relevant de sociétés interrégionales :* Montecatini, A.C.N.A., Asborno, Distillerie, Ferrania, Mira Lanza, S.C.A., S.I.O., Gualco Pertusola.

Globalement le groupe ligure n'augmente ses réserves, fond d'amortissement et participations que d'un total égal au capital social, alors que le rapport est de 7 à 4 dans le groupe interrégional qui, en outre, fait une part moindre aux placements extérieurs. De même la capitalisation ligure est nettement inférieure : moins de 50 % du capital contre 75. De même encore pour la plus value des installations, immeubles et outillages : guère plus d'I/3 du capital d'un côté, plus des 3/4 de l'autre. En dépit de ce qui est consacré à ces postes, les établissements du groupe interrégional peuvent encore faire ressortir, enfin, des profits d'exercice proportionnellement forts et croissants ce qui n'est pas le cas dans les usines ligures. La différence est peu sensible pour les entreprises de rentabilité comprise entre 0 et 10 % : elles représentent 46 % du total des grandes sociétés d'un côté contre 43 % de l'autre. L'opposition est, par contre, accusée lorsqu'on passe aux classes extrêmes : complètement franc d'entreprise déficitaire le groupe interrégional compte 57 pour cent de sociétés faisant rendre plus de 10 % à leur capital dont 27 % ne se contentant pas de moins de 30 ; dans l'ensemble indigène 47 % des affaires seulement réalisent plus de 10 % de bénéfice annuel dont 7 % à peine obtiennent 30 et on y trouve une fréquence égale de rentabilités négatives.

Le contraste est plus immédiatement sensible encore lorsqu'on se réfère à la puissance financière et qu'on tient compte de la courbe des profits d'exercice. Dans le groupe indigène les entreprises jouissant d'une rentabilité supérieure à 10 % rassemblent 6 % du capital social et 17 % des installations, les sociétés dont le revenu est inférieur à 10 % s'en adjugent 87 et 69 %, la déficitaire A.P.E. 7 et 29 %. Dans le groupe interrégional, non seulement la dernière classe disparaît mais encore c'est la classe supérieure qui se taille la part du lion avec 50 % de la valeur des installations et 75 % du capital social. La rentabilité globale apparente des entreprises ne disposant que d'établissements ligures faiblit sensiblement entre 1957 et 1960 tandis que les entreprises débordant au-delà de la région développent la leur. Les 14 affaires ligures laissent un profit annuel moyen de 103 millions calculé sur les 4 ans. Par comparaison avec les quelques 75 millions de déficit de 1960, apparaît une décroissance de plus de 170 %. Sur les mêmes bases, les grandes sociétés interrégionales enregistrent simultanément une croissance de 23 % de leurs bénéfices déclarés.

CONCLUSION : PRÉFÉRENCE SPÉCULATIVE ET PÉNÉTRATION ALLOGÈNE

Ni sur les rivages provençaux, ni sur les rivages ligures il n'y a d'élan véritablement puissant vers les fabrications chimiques. D'une part apparaît un fort attachement indigène aux fabrications traditionnelles et classiques, la savonnerie et les corps gras dans des formes que malmènent pourtant la conjoncture et l'évolution technologique. D'autre part, les productions florissantes ne s'épanouissent souvent que dans le cadre étriqué de petites unités financières et productives : pharmacie et menues fabrications.

Il y a là une confirmation des poids du passé que décelait l'analyse du comportement des industries de second ordre. Mais la vie des établissements et des entreprises chimiques permet de faire un pas de plus. Elle conduit à envisager un manque de goût pour les besognes industrielles qu'on abandonnerait sans grande résistance à d'autres mains. En Ligurie, *l'essentiel de l'activité productrice est sous une étroite dépendance padane et l'on voit même le capital étranger s'implanter.* Le Montecatini Azoto de S. Giuseppe, l'A.C.N.A. de Cengio, les 6 établissements des Distilleries Italiane, la Ferrania, l'Asborno d'Arquata, la S.C.A. de Novi, les usines d'oxygène de Gênes, de Vado et de la Spezia, dépendent de Milan, l'usine Gualco implantée à Vado de

Turin, la savonnerie Mira Lanza établie à Rivarolo de Venise. La Faro ne se modernise qu'à la suite d'une injection de dollars [16]. En face de cet envahissement la Ligurie n'a à opposer que trois sociétés disposant d'établissements extérieurs à la région : la Minerva, la Société Industriale Rivoli-Fratelli Filippi et les Savoneries San Marco dont les usines sont à Milan, à Rivoli et à Marghera et dont les deux meilleures sont de petite taille. La Minerva accuse un gain égal à son capital de 60 millions entre 1957 et 1960 et ses profits vont croissant. La Rivoli totalise une encaisse réelle plus considérable, 90 millions, pour un capital identique. La San Marco gagne près de 350 millions mais pour un capital de 500 et ses bénéfices d'exercice tombent de 7 à —35 millions. La contr'offensive est plus que timide. Faute d'y mettre le prix les fabrications sont conquises par des initiatives extérieures et le capital allogène pénètre profondément et s'implante.

En Provence c'est pire. Dans une conjoncture parfaitement favorable s'affirme une préférence délibérée pour la spéculation commerciale. Les profits peuvent en prendre une énorme ampleur, l'activité productrice n'en dépérit pas moins, surtout dans ses fondements indigènes : le laboratoire grassois décline et il est menacé. Et c'est à l'initiative extra méditerranéenne que sont abandonnées les fabrications d'eau de javel et de goudrons.

(16) Le fait est expressément confirmé par les auteurs des Etats-Unis, (307), p. 95.

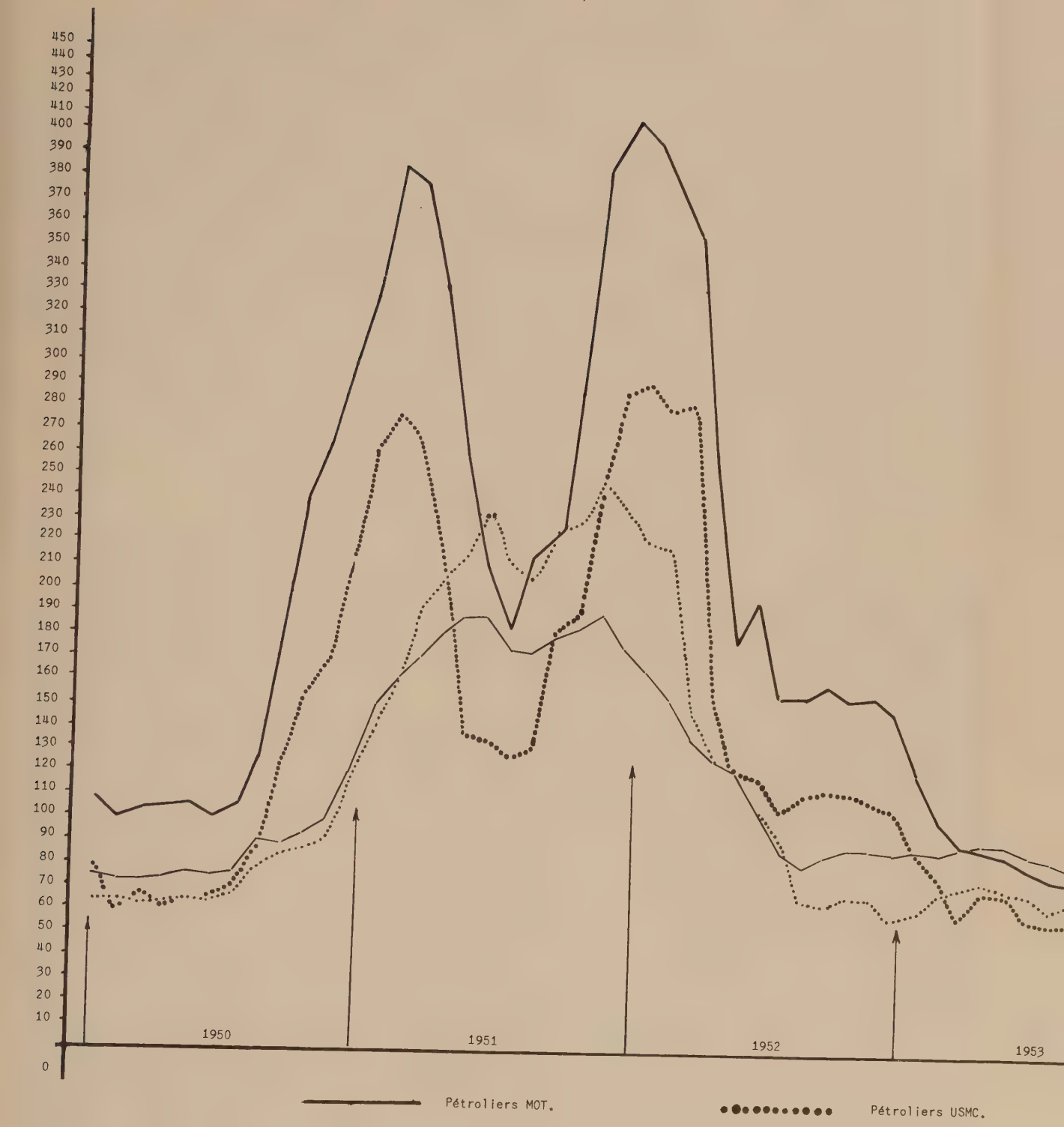

450
440
430
420
410
400
390
380
370
360
350
340
330
320
310
300
290
280
270
260
250
240
230
220
210
200
190
180
170
160
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
1950
1951
1952
1953
Pétroliers MOT.
Pétroliers USMC.

FIG. 26. —

CHAPITRE III

LES INDUSTRIES DU NAVIRE

I. — CRISE DES FRÊTS ET CHANTIERS VAROIS

1) La crise des frêts.

Après une phase d'intense activité liée à la reconstruction des flottes détruites la plupart des grands chantiers de construction navale d'Europe ont connu des temps difficiles, la concurrence de l'avion a enlevé au paquebot la plus intéressante partie de sa clientèle. Le développement des échanges maritimes de marchandises, en dépit de son ampleur, n'a pu équilibrer l'énorme croissance des tonnages. Les frêts après avoir effectué des bonds impressionnants en 1950 et 1951 s'effondrent pour ne connaître qu'un redressement éphémère en 1956.

Partant des environs de la base 100, calculée sur juillet-décembre 1947, au premier semestre 1950, les frêts pétroliers Mot dépassent l'indice 383 en février 1951, et, après une brève descente en juillet, remontent plus haut encore en décembre, à plus de 407. Mais dès lors s'amorce une chute qui, d'abord lente, s'accélère et qui par un pallier à la fin de 1952, conduit à des niveaux inférieurs à 100, se maintenant jusqu'à l'automne 1955 à quelques très rares exceptions près et avec un creux inférieur à 60 en juillet 1954. A partir de l'automne 1955 s'amorce la seconde hausse. Sa pointe extrême en décembre 1956 est encore plus accusée que le maximum principal de la première phase, 435,1 contre 407,4 mais la chute est plus brutale et conduit plus bas : la crise de Suez n'a permis aux indices de se maintenir au-dessus de 100 que pendant 16 mois : dès le printemps suivant on est au-dessous de 70, en janvier 1958 à moins de 40 et l'année s'achève par des oscillations autour de 60. Les indices U.S.M.C. évoluent avec un synchronisme frappant et à des niveaux moindres. Les indices des charges sèches sont sujets à des poussées plus progressives et moins violentes mais varient de même façon et dans le même sens : les indices au voyage sont aux abords de 200 en 1951 et dans l'hiver 1956-1957, les indices de Time Charter sont aux mêmes époques au voisinage de 250 mais les uns et les autres sont nettement au-dessous de 100 à la fin de 1952, pendant toute l'année 1953 et la plus grande partie de 1954 et à moins de 80 à partir du printemps 1958. Bien mieux les indices relatifs aux marchandises générales établies par la « Chamber of Shipping » du Royaume Uni passent de près de 174 en janvier 1957 à moins de 75 en décembre 1958.

Pareille crise des frêts s'est, à travers l'armement, profondément répercutée sur les chantiers dans un réseau serré d'actions et de réactions multiples et subtiles affectant la construction, la réparation et la démolition. Le fait est que les tramps et les bâtiments anciens et construits pendant la guerre se sont révélés de très faible rentabilité. Pour eux, les chutes de frêt ont été les plus sévères : le tarif tonne-mois qui était pour un « Liberty » de 49 shillings et 3 pences en janvier 1957, dégringole à 14 shillings et 6 pences deux ans plus tard, en mars 1959. On s'efforce alors de rajeunir le matériel par la mise en service d'unités plus rapides et spécialisées permettant des rotations accélérées, en désarmant puis en livrant à la démolition les navires les plus médiocres dont les prix chutent verticalement de l'indice 205 en janvier 1957, à l'indice 35 au printemps 1959.

INDICE DES PRIX DES NAVIRES DE SECONDE MAIN
(Sources : Westinform, O.E.C.E.)

1955	Janvier 1957	Juillet 1958	Février 1959	Mars 1959
100	205	51	43	35

Par la suite, l'indice des frêts marchandises générales tend à un léger redressement puisqu'il passe de 75 en moyenne pour 1958, à 77, 79 et 83 pour les années suivantes jusqu'en 1961, tandis que la construction ne fléchit qu'assez légèrement que les démolitions se multiplient et que le désarmement se résorbe, signe de retour à une nouvelle santé.

Telle est la tendance mondiale. Dans le détail, la conjoncture de compétition concurrentielle n'a pas eu partout les mêmes effets. Toutes les sociétés armatrices n'ont pas semblablement réagi ni surtout simultanément. Devant la nécessité de remplacer des unités périmées dont on ne pouvait plus retirer grand'chose par de nouveaux bâtiments, rentables mais coûteux, les compagnies de navigation ont parfois hésité. De même les chantiers : contraints de livrer à bref délai et de limiter leurs prix, ils ont diversement réussi à perfectionner leurs techniques et à moderniser leurs installations. Ils ont reçu une aide importante de l'Etat mais les politiques de soutien à la construction navale et d'encouragement à rajeunir les flottes marchandes n'ont pas été partout également avisées et fermes; elles ne répondent pas toujours aux mêmes préoccupations et ne résultent pas des mêmes pressions.

2) Arsenaux et petits chantiers.

Cette conjoncture n'affecte pas les arsenaux dont la recherche accapare une large part de l'activité, dont les programmes sont fixés par l'autorité militaire et qui utilisent des méthodes de travail très particulières. Ils ne pourraient y être intéressés que dans la mesure où ils font profiter les chantiers privés de leurs installations, ce qui est le cas à la Spezia, et cette forme d'exploitation se retrouve évidemment dans l'industrie privée, sans qu'on ait à s'en préoccuper autrement, on l'a dit, il en va à l'inverse des chantiers civils mais ici, il faut distinguer entre les entreprises et installations mineures qui n'ont qu'à peine participé de l'aide gouvernementale et les grandes affaires.

Nombreux, très éparpillés, les premiers sont difficiles à suivre dans leur évolution financière. De l'enquête ressortent toutefois les points suivants :

1) Les chantiers mineurs et leurs annexes spécialisés dans la construction, le gréement, la motorisation et l'entretien des embarcations de plaisance, yacht de croisière, voiliers de compétition, canots de sport nautique prospérent, d'ailleurs en se transformant avec le développement des coques en matière synthétique. Le cas est particulièrement fréquent sur les Rivieras.

2) Par contre, moyens et petits chantiers équipés pour la construction de pontons, de chalands, de navires, et de barques de pêche ainsi que pour celle d'unités militaires légères ont eu une fortune moins brillante. Ils se sont particulièrement ressentis de la désaffection pour les petits tonnages et d'une crise généralisée de l'armement dont les entreprises les plus modestes ont évidemment été les premières victimes.

3) C'est sur les rivages italiens que ces derniers chantiers ont été le plus malmenés. Beaucoup étaient encore, voici dix ans, des chantiers du bois et il leur a fallu se convertir au fer d'abord en raison du coût élevé du bois et de sa plus rapide usure, ensuite à cause des économies de main-d'œuvre réalisées avec l'acier. L'opération ne s'est pas déroulée sans dommages : dans la province de Gênes « certains ont dû fermer, d'autres ont obtenu la gestion contrôlée — le régime de la liquidation judiciaire — d'autres enfin ont dû réduire les horaires de travail et solliciter l'aide de la caisse d'intégration des salaires » [1].

Pour les chantiers majeurs, les réactions à la conjoncture ont été très différentes en Provence centrale et en Ligurie et dans une mesure importante en fonction de politiques nationales dissemblables. A travers ces politiques, les motifs qui les inspirent et les modèlent ainsi que la façon de les utiliser fixent les limites de l'intérêt porté aux industries navales et le rang qu'elles occupent dans les préoccupations des milieux dirigeants de nos rivages. Après celles des industries traditionnelles et chimiques, la leçon à son importance sur le plan général de leur vocation industrielle.

(1) (96) Chap. VI, 5, p. 65.

3) Les chantiers varois.

Comme dans la plupart des grandes puissances industrielles, la reconstruction a déterminé en France un vif essor de la construction navale et une importante expansion du potentiel de ses chantiers. Avec la crise des frêts et de l'armement sont ensuite venues les difficultés : les coûts se sont révélés excessifs surtout lorsqu'il s'est agi de lutter contre des concurrences étrangères vigoureuses comme la scandinave et la japonaise. Au terme d'une vaste politique nationale dont la loi Defferre d'aide à la construction ne fut qu'une étape, on s'est orienté vers une profonde réorganisation et la limitation de la capacité productive. Après s'être haussée à quelque 700 000 tonnes annuelles, elle revient progressivement à 400 000. Les installations les moins rentables sont réduites et au moins partiellement reconverties. Ce qui reste est modernisé et rationnalisé, porté à un meilleur niveau technique garant de concurrentialité améliorée dans le cadre du Marché Commun où toute aide à la construction et à la réparation navale doit prendre fin en 1964 (2).

Dans cette ligne générale, les chantiers de la Seyne qui se trouvaient à l'écart des grands complexes de concentration rationnelle et systématique ont fait les frais d'une opération brutale mais payante, qu'ils avaient amorcés de longue date, qu'ils ont menée sans grand tapage et dont ils sont sortis regaillardis. On sait déjà les 2 ateliers cédés à la « Société Batignolles » qui se consacre à la fabrication de chars de combat. D'autre part, les installations des chantiers, ainsi réduites, ont été parfaitement rééquipées comme le montrait aussi l'analyse morphologique (3). Le dégagement de personnel consécutif à cette opération chirurgicale a été compensé par les besoins de la Société Batignolles de sorte qu'aucun chômage dangereux ne s'est manifesté et les deux établissements sont assurément prospères.

Il n'est guère possible de préciser la situation financière de l'un ni de l'autre. Les arguments ne manquent pourtant pas. Les chantiers dépendent des « Forges et Chantiers de la Méditerranée » et contribuent pour une part importante à leur situation comptable à côté des établissements du Havre et du Havre-Graville. Or cette situation comptable ne cesse de s'améliorer depuis 1955 et dans des proportions imposantes. Au cours des quatre années 1955-1959, les bénéfices d'exercices déclarés partis de 209 millions de Francs chutent à 129 mais pour remonter à 241 puis se stabiliser à plus de 220; chaque année apporte un complément oscillant entre 320 et 500 millions au fond d'amortissement; la distribution de dividendes et tantièmes passe de 155 à plus de 200 millions, les réserves se gonflent de 518 millions à 1 380. Bien mieux le capital n'augmente pas seulement, par distribution d'actions gratuites ou élévation du nominal des actions, avant que s'abatte la crise des frêts; le processus continue après et avec une ampleur croissante. On note, en effet, trois opérations de cet ordre avant 1953 : la première en 1947 et portant sur quelque 79 millions, la seconde en 1950 pour un montant de près de 95 millions, la troisième en 1952 pour une valeur à peine moindre. Depuis 1953, sont intervenues : une élévation du nominal du titre en 1955 représentant près de 340 millions et la distribution de 226 944 actions gratuites de 5 000 Frs chacune en 1959 équivalant à 1 135 millions à peu près (4). Quant à la fabrication des chars, elle est sans doute d'un profit encore bien supérieur.

LES EFFECTIFS AUX CHANTIERS DE LA SEYNE

Années	Personnel dont Ouvriers		Années	Personnel dont Ouvriers	
1946	2 300	1 700	1954	3 638	2 740
1947	2 755	1 986	1955	3 557	2 614
1948	2 949	2 166	1956	3 624	2 634
1949	3 442	3 292	1957	3 640	2 650
1950	3 373	2 500	1958	3 596	2 525
1951	3 522	2 649	1959	3 573	2 366
1952	3 641	2 762	1960	3 485	2 285
1953	3 800	2 891	1961	3 531	2 328
			1962	3 686	2 409
			Janv. 1963	3 766	2 412

Source : Forges et Chantiers de la Méditerranée.

(2) L'article 92 du traité instituant la Communauté Economique Européenne déclare incompatible avec le Marché Commun — sauf dérogation expresse incluse dans l'acte — « les aides apportées par les Etats ou par l'intermédiaire des ressources gouvernementales, sous quelle forme que ce soit, qui favorisant telle entreprise ou telle production fausseraient ou menaceraient de fausser la concurrence ».

(3) *Supra*, 1re partie, chap. III, 3.

(4) Sur toutes ces questions financières : annuaires Desfossés : Forges et Chantiers de la Méditerranée.

LANCEMENTS AUX CHANTIERS DE LA SEYNE

Dates	Navire	Tonnages par Navire	Tonnages pour l'Année
1948 : Avril	"Volta "	7 100	
-	"Ville de Marseille"	27 000	
Novembre	"Foria "	7 100	41 200
1949 : Mars	"Oued Ziz "	4 200	4 200
1950 : Février	"Hilaire Maurel "	4 200	
Octobre	"Lyautey "	28 000	32 200
1951 : Mars	"Oued Sous "	4 200	
-	"El Djezair "	22 000	26 200
1952 : Juillet	"Iraouaddy "	8 300	8 300
1953 : Février	"Gange "	8 300	
Juillet	"Bordelais "	2 300	
Octobre	"Duquesne "	7 200	17 800
1954 : Février	"Normand "	2 300	
Juin	"Lorrain "	2 300	
1955 : Octobre	"Euphrate	8 300	12 900
1955 : Février	"Sidérurgica VII "	11 600	
Août	"Zagora "	2 400	14 000
1956 : Février	"Roald Amundsen "	10 700	
Mai	"E. 10 "	2 300	
Juin	"Wave Crest "	10 500	
Décembre	"Arthur Stowe "	13 000	36 000
1957 : Mars	"Arica "	13 000	
Mai	"Astwi "	10 500	
Juillet	"Talassa "	8 000	
Juillet	"Vendéen "	8 000	
Novembre	"Tanagra "	8 000	47 500
1958 : Janvier	"Tidecrest "	10 500	
Mai	"Prinsdal "	13 000	
Juillet	"Tchibanga "	8 000	
Décembre	"Lens "	21 500	53 000
1959 : Avril	"Napoléon "	8 000	
Mai	"Tidra "	8 000	
Juillet	"Pengall "	17 000	
Novembre	"La Estancia "	13 500	46 600
1960 : Janvier	"La Serra "	13 600	
Avril	"Primavera "	13 600	
Mai	"La Hortensia "	13 600	
Juillet	"Southwick "	13 600	
Novembre	"Dalhia "	13 600	68 000
1961 : Mars	"Nurith "	13 600	
Juin	"Armonia "	13 700	
Juillet	"Charles L D "	32 000	
Novembre	"Norse Coral "	15 000	74 300
1962 : Février	"Skycrest "	13 700	
Mai	"Pierre L D "	32 000	
Juillet	"Norse Reef "	15 000	
Octobre	"Oriental Venus "	15 900	76 600

Au demeurant les courbes d'effectif et de tonnages lancés seraient des assurances suffisantes de l'excellente santé des chantiers de la Seyne. En dépit de leurs qualités techniques d'invention et d'application ils ont vu se dégonfler leurs carnets de commandes et leur volume de travail ainsi que leur personnel s'effriter à partir de 1951 et surtout de 1953; mais la situation est rétablie dès 1956 et 1957. Sans cesse accrus de 1946 à 1953 où ils gagnent près de 1 200 ouvriers et plus de 400 techniciens, dirigeants et employés, les effectifs se réduisent de 250 unités en 1954 et 1955 mais ils se renforcent de 100 entre 1956 et 1957. De 1948 à 1954 et 1955, les tonnages lancés dégringolent de plus de 41 000 tonneaux à 13 et 14 000 avec même un creux plus profond en 1952. Dès 1956, par contre, on est remonté à un volume de mises à l'eau supérieur à la moyenne des années 1948-1950 et le progrès est régulier et continu ensuite : de 1957 à 1963, les lancements croissent de plus d'un tiers et les réparations et transformations font plus que tripler de volume entre 1960 et 1962.

La confrontation de ces données diverses ne laisse place à aucun doute : si les chantiers de la Seyne ont été affectés par la crise générale des frêts et de l'armement ils ont su se réformer et l'allègement de personnel relatif par rapport au volume de travail retrouvé est la marque d'un progrès technologique certain qui se répercute confortablement sur les résultats financiers. Il n'en va, hélas, pas de même pour la plupart des chantiers ligures.

II. — LA CONSTRUCTION LIGURE

Comme en Provence les industries du navire ont connu en Ligurie une période brillante avec la reconstruction des marines marchandes puis ont durement été éprouvées par la crise des frêts et de l'armement à partir de 1953. Mais il est rare d'y assister à des assainissements comparables à celui dont La Seyne fournit l'exemple de telle sorte que ni dans le Savonais, ni dans le Gênois, ni dans le Spezin la construction neuve, la réparation et la refonte, la démolition n'apparaissent sources de gros profits en dépit de l'énorme puissance industrielle qu'elles représentent.

Au cours de la décade 1952-1962, l'établissement gênois des Chantiers du « Tirreno » cède une partie de son espace industriel à la construction purement mécanique et, avec installations de Riva Trigoso comprises, l'entreprise voit ses effectifs ouvriers décroître de 1848 à 1 600 soit un allègement d'un peu plus de 13 %, tandis que l'activité se montre soutenue. Mais c'est là un cas exceptionnel. Il n'est pas d'autre exemple offrant quelque parenté avec l'évolution des établissements seynois des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Les chantiers Ansaldo aussi bien à Sestri Genovese qu'au Muggiano ne travaillent qu'irrégulièrement et ne voient nullement se restreindre leur personnel. En 1952, il n'y est effectué qu'un seul lancement et le tonnage mis à l'eau n'atteint pas 30 000 tonneaux en lourd. Les deux années suivantes sont plus fécondes avec, respectivement 5 et 6 grandes coques déplaçant plus de 60 000 tonnes et plus de 80 000. En 1955, chute impressionnante : comme en 1952, une seule mise à l'eau et pour un tonnage bien moindre encore, pas même 21 000 tonneaux. Forte activité, en revanche, au cours des trois années suivantes : sept lancements en 1956 pour plus de 71 000 tonneaux, dix en 1957 pour près de 160 000, treize pour plus de 125 000 encore en 1958. Enfin nouvelle chute en 1959 suivie d'une brillante reprise en 1960 où le record du tonnage mis à la mer est établi avec près de 186 000 tonneaux et d'un fléchissement en 1961 où l'on reste toutefois assez nettement au-dessus des 100 000 tonneaux.

Il va de soi que, jugée sur les lancements, l'activité de tout chantier naval comporte des irrégularités qui se traduisent par une courbe en dents de scie. La fabrication d'une coque, dès qu'elle atteint certaines dimensions, nécessite un temps tel que des reports d'un an sur l'autre sont inévitables et qu'en fonction des disparités de taille des bâtiments simultanément mis sur cale, se produisent des coïncidences de mises à flot : des nœuds et des ventres de résonance. Dans le cas ansaldien pourtant, les dépressions semblent dès la première approche relever d'autre chose que de ces conditions communes de fonctionnement dont nous avions déjà tenu compte pour les chantiers varois.

L'EMPLOI DANS LES CHANTIERS ANSALDO

1) *Chantiers de Sestri*

Années	Employés	Ouvriers	Totaux
1957	750	4 535	5 285
1959	780	4 374	5 154
1960	756	4 315	5 271

2) *Chantiers du Muggiano*

Années	Employés	Ouvriers	Totaux
1957	364	2 157	2 521
1959	365	2 015	2 380
1960	390	2 075	2 465

Tandis que la courbe d'activité se révèle ainsi capricieuse, les données relatives à l'emploi témoignent de sa remarquable stabilité. Dans des années aussi différentes pour leur production que 1957, 1959 et 1960 les effectifs totaux des chantiers de Sestri et du Muggiano ne varient respectivement que de 131 et 141 travailleurs ce qui pour des volumes globaux de l'ordre de 5 000 et 2 500 ne représentent que des proportions fort modestes.

Il est vrai que les travailleurs des chantiers civils constituent une sorte de capital technique que l'on ne saurait reconstituer du jour au lendemain et que les chefs d'entreprises n'aiment pas prendre le risque de le perdre. Il n'y a cependant pas de commune mesure avec les conditions des arsenaux. Le nombre d'emplois élémentaires et les plaintes constantes quant à la médiocre valeur des travailleurs, comme à la surabondance d'ouvriers non qualifiés atténuent, d'autre part, fortement le risque s'ils ne le font pas complètement disparaître.

Il est également vrai que le nombre d'employés va croissant cependant que l'effectif ouvrier s'amenuise ce qui conduirait à admettre une amélioration technologique d'autant plus que dans la façon de décompter italienne, les techniciens figurent dans la catégorie employée. Encore faudrait-il que les variations revêtent une certaine ampleur. Mais, ce n'est nullement le cas : entre 1957 et 1960 tandis que le gain d'employés est de 26 au Muggiano et de 6 à Sestri, sur près de 400 et 80, l'établissement spezin ne perd que 82 ouvriers sur plus de 2 000 et le chantier de Sestri 20 à peine sur 4 500.

Les données relatives aux chantiers de Pietra Ligure, ceux de la C.A.M.E.D., confirment pleinement ces observations. Les variations de production y sont plus fortes encore que dans les installations ansaldiennes pour passer après 1960 à une totale inactivité tandis que de 1957 à 1960, les 700 ouvriers primitivement dénombrés voient leur nombre s'accroître aussi fortement qu'à Sestri, de 20 unités, et qu'apparaissent 29 nouveaux employés soit une augmentation de près de 30 %.

A sa manière le chantier de la C.A.M.E.D. constitue un cas extrême aussi bien que les chantiers du Tirreno quoique à l'oposé.

Pour l'ensemble des chantiers ligures :

1) Si au cours des dix années qui ont suivi la reconstitution des flottes marchandes aucun n'a jamais fermé ses portes, tous ont connu des alternances répétées d'intense activité et d'assoupissement que ne sauraient entièrement justifier les conditions techniques propres à la construction navale.

2) Ces variations d'activité contrastent avec une grande stabilité d'emploi et une absence générale de réduction des surfaces et installations utilisées.

Pareil contraste donne dès le départ l'impression que la construction navale ligure ne vit qu'assez artificiellement et ne réussit guère d'elle même à s'adapter aux conditions d'un marché en rapide évolution. On est alors conduit à analyser l'évolution des commandes et à les comparer au comportement des chantiers mondiaux puis à déterminer les conditions dans lesquelles s'exerce l'aide de l'Etat et le parti que les chantiers ligures en ont tiré, enfin à affronter directement l'étude des coûts et de la compétitivité ligures.

1) Les commandes aux chantiers ligures [5].

Le programme de travaux des chantiers ligures, jusque là bien fourni se dégrade brutalement dans les années 1952-1953. En septembre 1952 les installations de Sestri viennent de lancer le « Tenaccia », deux mois plus tard sera mis à l'eau son jumeau, un gros cargo, « L'Andrea Doria », magnifique paquebot de 35 000 tonneaux destiné aux lignes d'Amérique du Nord dont la destinée sera tragique, est en voie d'achèvement et son sister ship, le « Cristoforo Colombo » est sur cale. Il reste deux autres unités à entreprendre qui remplaceront le Tennaccia et son frère sur les formes. L'avenir, pour autant, est loin d'être assuré; les chantiers ansaldiens ne sont pas les plus défavorisés et déjà percent des inquiétudes. Les milieux maritimes ligures portent une

(5) (75) Rassegna, *passim*, pour tout ce II[e] paragraphe ainsi que pour le III[e]. La publication permet des contrôles plus précieux encore pour les industries navales que pour les industries traditionnelles et on a procédé de même : cf. *supra*, II[e] partie, chap. I, Notes et Références 1).

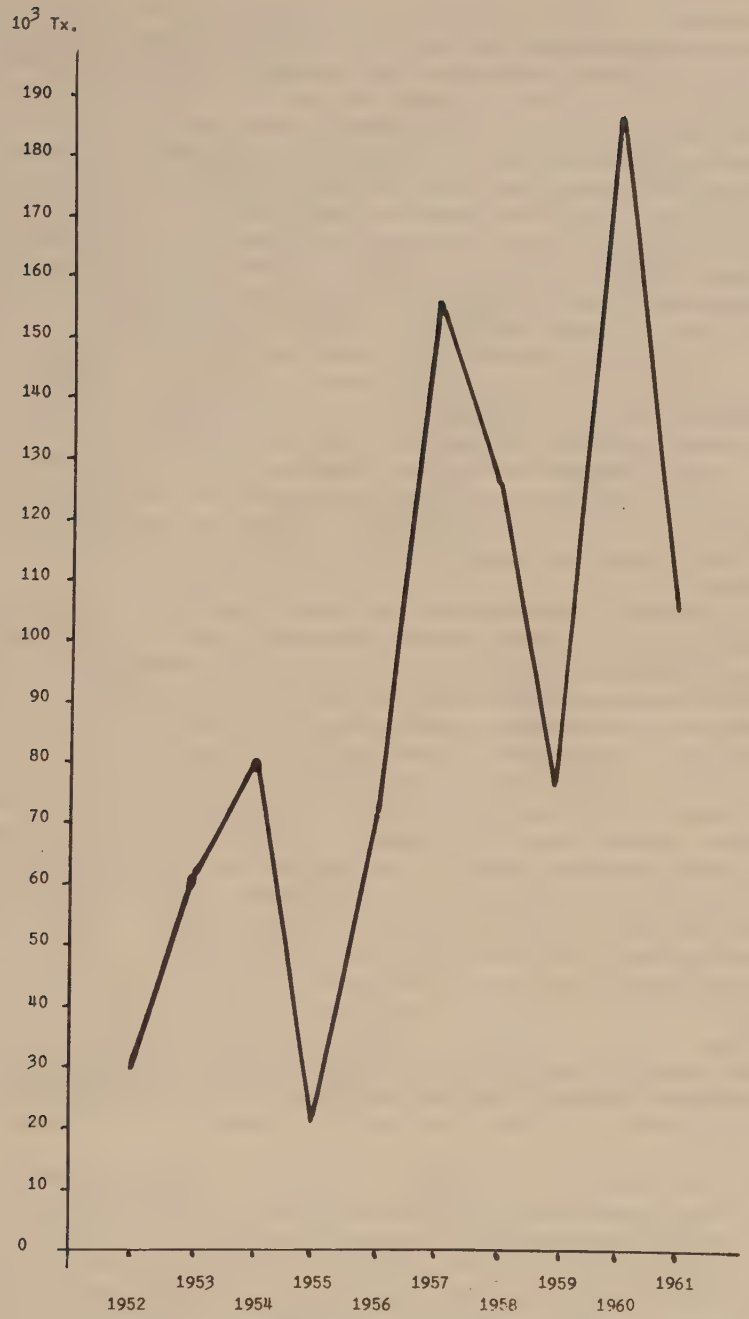


FIG. 27. — *Tonnages lancés par les Chantiers Ansaldo.*

attention soutenue à l'évolution de la construction et des commandes dans le monde et la confrontent avec inquiétude à la conjoncture ligure. On note qu'au cours de septembre, 1 103 navires sont en construction dans les chantiers mondiaux — Chine Populaire, Pologne et U.R.S.S. exclues — totalisant 5 991 000 tonneaux contre 6 037 000 en juin. On remarque que le Ship Builders Council of America mentionne un déclin de l'ensemble mis en chantier et commandé entre janvier, où il dépassait 15 600 000 tonneaux, et juin où il ne représente plus qu'un peu moins de 14 500 000 tonneaux. On constate que la situation se détériore plus vite sur les plans italien et ligure, on prévoit une crise dont les conséquences sociales seront lourdes et on se tourne vers le gouvernement pour l'inciter à prendre des mesures propres à l'enrayer.

Les alarmes s'avivent encore en 1953 et 1954. En décembre 1953, on voit douloureusement arriver à leur terme les dernières commandes enregistrées au cours de la période précédente et se préciser la crise des frêts tandis qu'on n'a plus guère à se mettre sous la dent que quelques commandes de modeste ampleur émanant de marines de guerre étrangères. Janvier 1954 est marqué par une série de déclarations pessimistes; février, mars, avril, mai et juin s'écoulent tristement devant des carnets d'ordres qui s'obstinent à rester vierges et on en est réduit à espérer que « deux turbo-citernes de 31 500 tonneaux pourraient être confiés à l'Ansaldo Sestri » (6). En fait pendant l'été et jusqu'au début de l'automne, c'est à peine si l'on enregistre une commande de 19 000 tonneaux à Sestri, une autre de 7 100 à Riva Trigoso et une troisième équivalente à Pietra; quelque 33 000 tonneaux en tout et pour tout : on est loin des 63 000 espérés. Ce n'est guère qu'à partir d'octobre et surtout de novembre que s'esquisse un redressement lié au lancement d'un programme national de constructions nouvelles et, notamment, avec la commande à l'Ansaldo d'un des deux pétroliers dont on rêvait depuis le printemps — une citerne de 31 500 tonneaux pour la Purfina de Milan — ainsi qu'avec la signature d'un contrat entre Ansaldo et Carbocoke pour la fourniture de deux minéraliers de 15 800 tonneaux par les chantiers du Muggiano.

Au début de 1955, la tendance s'inverse et ce revirement ne fait que se préciser au cours de l'année. En janvier un 24 000 tonneaux pour la Suède, quatre citernes de 31 500 tonneaux, trois gros cargos de charge sèche viennent successivement s'inscrire sur les carnets de Sestri qui attendent, en outre, la commande d'un paquebot destiné à la ligne sud-américaine d'une importante société armatrice de Gênes. Au Mugiano, quatre nouveaux bâtiments de charge sèche sont venus s'ajouter, pour le compte d'une compagnie palermitaine aux deux précédemment ordonnés par la Carbocoke. A Riva Trigoso sont arrivés deux ordres pour des cargos de 6 900 tonneaux et un autre pour un bananier de 3 100. Deux 6 000 tonnes, enfin sont commandés aux « Cantieri del Mediterraneo ».

Avec février, l'attente sestrienne pour un liner de la Plata se concrétise : la Société Costa passe commande pour un bâtiment de 20 000 tonneaux et l'on fait, avec complaisance, le compte qu'à cette date les grands chantiers ligures totalisent pour près de 320 000 tonneaux de commandes : 13 représentant 224 000 tonneaux enregistrés à Sestri, 7 représentant 62 000 tonneaux inscrits au Muggiano, 5 représentant 19 080 tonneaux commandés à Riva Trigoso, et 2 jaugeant ensemble 13 400 tonneaux notés sur les carnets de Pietra.

En mars nouveau progrès : une cinquième citerne de 50 000 tonneaux cette fois, est demandée à Sestri en même temps que deux cargos de 6 900 tonnes à Riva. En Mai, une sixième commande de pétrolier, provenant d'une société napolitaine porte à 11 le total des ordres enregistrés par le chantier depuis l'automne, ce qui estime-t-on, assure 3 ans de travail. Encore la brillante série est-elle loin d'être épuisée; août et septembre apportent aussi leur lot : trois commandes à Sestri — une pour la Pansuiza, une pour la Mirador, autre société panaméenne, une pour la napolitaine Elios — et 5 à Riva Trigoso — deux cargos de 10 500 tonneaux, un troisième de 12 500, encore un, plus réduit, de 1 200, enfin un bananier de 3 100. C'est l'euphorie; après les vaches maigres, les vaches grasses. Au début de 1956, les chantiers ligures ont devant eux 399 000 tonneaux, c'est-à-dire de quoi voir venir jusqu'à l'été et peut-être jusqu'à la fin de l'année 1957. Les milieux professionnels respirent.

Pas pour bien longtemps cependant. En dépit de quelques nouveaux ordres, en février 1957 les fronts sont de nouveau soucieux. Dès mars le comportement des frêts épaissit l'ombre qui les voile. En avril, d'aigres comparaisons avec la conjoncture étrangère émaillent les propos de la presse spécialisée (7). Septembre apporte l'affirmation que dès 1958, les chantiers ligures se ressentiront durement de la raréfaction des commandes qui se manifeste depuis le printemps.

De fait, il s'agit bien d'une rechute. En novembre 1957, on ne peut plus se dissimuler que les commandes s'espacent fâcheusement et en janvier 1958 qu'elles ont, de nouveau, complètement tari; aussi bien celles qui émanaient d'Italie que celles qui provenaient de l'étranger. Pire, on se met à redouter que certains des ordres que l'on croyait définitivement acquis ne soient retirés. Vue prophétique : au cours de l'exercice 1958 les contrats relatifs à deux turbo-citernes de 35 800 tonnes en lourd, d'un troisième turbo-citerne de 22 900 tonneaux et d'un cargo diesel de 11 250 sont résiliés sans qu'aucun nouvel ordre vienne apporter la moindre compensation. Le mouvement se poursuit même l'année suivante avec deux motorships de plus de 7 000 tonneaux et un pétrolier de 20 750 qu'il faut « effacer » des carnets tandis qu'une quatrième commande est réduite dans de sensibles proportions : au total une perte de 136 000 tonneaux ! Aussi le printemps de 1959 est-il retentissant de cris d'alarme : « une crise sévère — dit-on en mai — va s'abattre au cours de l'hiver sur les chantiers ansaldiens de Sestri et du Muggiano dont les cales sont déjà vides » (8). Les mêmes sombres prévisions s'appliquent pour les deux établissements du Tirreno et du chantier de la C.A.M.E.D. s'élève une véritable clameur d'angoisse le jour même où la « Sainte-Marie » un magnifique closed shelter deck de 7 700 tonneaux de portée en lourd,

(6) (75) mai 1954, Rassegna.
(7) (75) avril 1957, Rassegna : Perspettiva cantieristica.
(8) (75) mai 1959, Rassegna, notamment pp. 349 et 354. Le lancement de la Sainte-Marie est du 19 avril 1959.

construit pour le compte de la Société Navale de l'Ouest est mis à flot. Sur la cale libérée va aussitôt être mis en chantier un minéralier de 16 950 tonneaux : sur l'autre forme s'achève la construction du jumeau de la « Sainte-Marie » mais « lorsque ces deux navires seront lancés, il ne restera plus aucun travail à l'établissement » [8].

Angoisses légitimes : tandis que du 1er avril au 20 juin 1959, tels chantiers étrangers réussissent à enregistrer des volumes de commandes massifs — les japonais entre autres dont les carnets se gonflent de près de 450 000 tonneaux d'ordres — c'est à peine si s'allume en Italie l'espoir d'un programme de construction des entreprises d'armement nationalisées et si la Ligurie peut espérer obtenir une part de cette manne providentielle. La Finmare qui groupe les quatre grandes sociétés de navigation à participation d'Etat, Italia, Lloyd Triestino, Adriatica, Tirrenia, a décidé de construire deux transatlantiques de 36/38 000 tonneaux destinés à flanquer le « Cristoforo Colombo » et le « Leonardo da Vinci » sur l'Atlantique Nord, deux mixtes de 19 000 tonneaux destinés au service de l'Australasie et quelques autres unités moindres. Mais il ne s'agit au total que de quelque 170 000 tonneaux dont la construction s'étalera sur quatre ans et qu'il faudra ventiler entre tous les chantiers de la péninsule dont aucun n'est épargné.

Ce n'est, effectivement, qu'à grand'peine que les installations sestriennes obtiennent de se voir confier la mise en chantier de l'un des principaux liners que la Finmare semble bien avoir primitivement décidé de mettre en chantier l'un et l'autre aux établissements San Marco de Trieste et il n'y a pas de quoi rassurer tous les chantiers tyrrhéniens. Au mois de septembre 1960, le chantier ansaldien de Livourne se préoccupe de licenciements et de réduction de travail. Quant aux chantiers de Pietra Ligure, les voici à peu près inactifs et si aucune nouvelle commande n'a pu être enlevée avant le mois d'octobre, force sera d'en fermer les portes.

Encore semble-t-il qu'on se soit rassuré trop vite à l'Ansaldo et si l'on continue de tabler sur de substantielles commandes et de compter sur des promesses, les confirmations officielles tardent à se manifester cependant que les dernières réserves de travail s'épuisent. Aussi 1960 s'achèvera-t-elle sur des notes pessimistes et il en ira encore de même pour les trois premiers trimestres de 1961. En novembre 1960, les prespectives essentielles de Sestri et du Muggiano se réduisent, déclare-t-on, à un transatlantique de quelque 38 000 tonnes et à une tubo-citerne qui reste encore à construire. « La dépression persistante du marché des frêts... décourage l'armement d'entreprendre de nouveaux plans de construction... ». En décembre, « les chantiers ligures manquent d'ordres adaptés à leur taille et à leur capacité ». En janvier, « la construction navale ligure demeure dans son état angoissant » [9]. En août 1961 encore, les milieux maritimes ligures constatent avec amertume que les carnets de commande et les travaux en cours sont, sur le littoral ligure, comme d'ailleurs dans toute l'Italie, singulièrement plus étriqués que dans la plupart des grandes puissances maritimes.

Le réveil se produit à l'automne 1961 où l'ambassadeur de l'U.R.S.S. vient baptiser « Giuseppe Garibaldi » un cargo-citerne de 31 500 tonnes livré par les chantiers de Sestri dans le cadre des accords Italo-Soviétiques de la même année. Au cours de la cérémonie, la possibilité d'une collaboration plus étroite est examinée par l'Ambassadeur et le Président de l'Ansaldo en vue de la fourniture d'autres unités puis les conversations aboutissent positivement; à la signature d'un accord portant sur six moto-citernes déplaçant chacune 48 000 tonnes en lourd. Logiquement, il ne pouvait que revenir une large part de cette masse de travail aux chantiers ligures; finalement, elle est toute entière confiée à l'Ansaldo dont, du coup, les carnets se trouvent gonflés d'une comande représentant une cinquantaine de millions de dollars et les installations assurées d'une large réserve de travail, la première livraison étant prévue pour fin 1963 et les autres devant se succéder de trois en trois mois.

La chance a tourné et l'amélioration se poursuit en 1962. Au 31 décembre 1961, l'Ansaldo dispose d'une charge de travaux totale de 464 000 tonneaux dont 291 000 pour 12 unités encore à mettre en chantier. Par la suite, l'entreprise acquiert l'importante commande de deux navires à passagers de 28 000 tonneaux chacun pour le compte de l'armateur Augusto Lauro, plus exactement pour la « Société Egeria » de Palerme qui les destine à la ligne Gênes-Naples-Australie. Viennent encore s'ajouter deux ordres de navires à moteur pour charge en vrac de 15 500 et 29 600 tonneaux. Au total dès le 28 février, on enregistrait une masse de 565 000 tonneaux, niveau à peine inféireur à celui de l'époque du boom de 1957-1958 puisque la charge était de 642 000 tonneaux en 1957 et de 554 900 en fin 1958. Toutefois, si ce volume d'ordres assure parfaitement les cales et les bassins de Sestri, il n'alimente que plus parcimonieusement les installations du Muggiano et pas du tout celles de Livourne que l'on ne peut pourvoir qu'en y faisant glisser une partie des commandes sestriennes. De même les Chantiers du Tirreno disposent d'une belle réserve tandis que les carnets de la C.A.M.E.D. restent vides.

Ainsi la décennie qui suit la reconstruction de la flotte marchande italienne est des principales marines mondiales se partage, pour les chantiers ligures, en quatre périodes au cours desquelles les carnets de commandes se vident et se regonflent alternativement. De 1952 à la fin de 1954 ainsi que du printemps 1957 à l'automne 1961

(9) (75) Décembre 1960, Rassegna, p. I; Février 1961, Rassegna, p. VI.

se développent deux phases de crise. En 1955 et 1956, au contraire s'établit un vigoureux afflux de demandes et à partir de l'automne 1961 se produit un réveil.

A ne considérer que cette évolution, en soi, deux remarques fâcheuses s'imposent déjà. La première, c'est que la durée totale des moments difficiles d'emporte nettement sur celle des périodes d'afflux : les deux crises portent sur six ans et demi au moins. La seconde, c'est que la reprise de la fin de 1961 et de 1962 est insuffisante pour relancer l'activité de tous les chantiers ligures : les notes mensuelles de la Chambre de Commerce de Gênes peuvent bien affirmer au début de 1962 que la construction navale dispose d'une marge de sécurité pour de longs mois, il n'en reste pas moins que les installations du Muggiano, et surtout de Livourne et de Pietra restent mal fournies. Il est d'ailleurs remarquable que l'appréciation de cette marge varie : on l'estime tantôt à 12 mois, d'autres fois à 15, parfois à 24; sans doute les ordres reçus à cette date suffiraient-ils à entretenir l'activité des seuls établissements de Sestri et du Tirreno mais le délai se raccourcit évidemment, si les installations sestriennes doivent partager avec le Muggiano, Livourne et Pietra Ligure.

On se trouve ainsi confirmé dans le sentiment d'une vie maladive qui ne s'épanouit que pour de brefs moments, et la débilité de la construction navale ligure apparaît plus flagrante lorsqu'on confronte son comportement avec celui de la construction mondiale. En premier lieu, en effet, tandis qu'en 1953 et 1954 les chantiers ligures connaissent leur première phase dépressive, rien de tel n'apparaît dans la courbe de l'ensemble des chantiers mondiaux qui passent régulièrement de quelque 4 400 000 tonneaux lancés en 1952 à plus de 5 millions en 1953, de 5 250 000 en 1954, de 5 300 000 en 1955. En second lieu la dépression de 1957 à 1961 est beaucoup moins accusée pour l'ensemble mondial que pour le groupe ligure : sans doute 1959, 1960 et 1961 voient-ils s'opérer un déclin de 1 300 000 tonneaux sur le plan mondial mais, outre que le mouvement est plus tardif de deux ans, le fléchissement n'intervient qu'après un gain de 2 600 000 tonneaux entre 1956 et 1958 et il reste limité au 1/7 du tonnage lancé en 1958 alors que la perte est de près de 50 % pour les chantiers ligures.

TONNAGES LANCÉS DANS LE MONDE ET EN ITALIE
(Tonneaux de jauge brute)

Années	Monde	Italie
1958	9 254 461	549 537
1959	8 723 762	517 373
1960	8 294 796	425 105
1961	7 954 967	331 314
1962	8 319 418	347 522
1er sem. 1963	4 107 882	307 614

Enfin les milieux maritimes gênois, bons juges en la matière, estiment que le rapprochement des courbes de commandes aux chantiers mondiaux d'une part, aux chantiers ligures d'autre part fait nettement apparaître un décalage de celle-ci par rapport à celle-là dans le sens du retard : les périodes d'afflux d'ordres aux chantiers ligures ne font que suivre à distance les grandes phases d'activité et d'enregistrement des commandes dans les chantiers des grandes puissances naval-mécaniques. Lorsqu'à l'automne 1961 renaît l'optimisme à Gênes, ce n'est pas seulement en raison des négociations en cours avec l'U.R.S.S. à la suite de la livraison du « Giuseppe Garibaldi » mais encore parce que les publications du Lloyd's Register of Shipping montrent que si, au niveau mondial, les constructions de pétroliers sont restées faibles au cours des trois premiers trimestres de l'année, il n'en va plus de même pour les autres catégories de navires : les commandes de cargos, de paquebots, et de mixtes accusent un progrès marqué et les tonnages qu'on en a lancés n'ont cessé de croître depuis le début de l'année : ce qui revient à dire que les carnets de commandes des chantiers concurrents étant remplis, force sera aux amateurs de se retourner vers les chantiers italiens, et, par conséquent, ligures. De là, à admettre que nos chantiers ne voient affluer les ordres que dans les moments de conjoncture très favorable et lorsque les chantiers étrangers regorgent de commande au point de ne les plus pouvoir satisfaire il n'y a qu'un pas et il est franchi : l'organe officiel de la plus grande Chambre de Commerce ligure imprime noir sur blanc cette opinion [10].

Le raisonnement se vérifie dans les faits : au moment même où il est formulé la « Home Line » passe commande d'un transatlantique de 33 000 tonneaux destiné au transport de 1 600 passagers entre l'Europe septentrionale et le Canada aux chantiers de Monfalcone et l'armement grec de trois bâtiments à affecter au trafic méditerranéen. Sans doute, d'ailleurs, la commande soviétique s'explique-t-elle pour une bonne part par des raisons analogues.

On ne saurait pourtant négliger que les espoirs de l'automne 1961 et du début de l'hiver reposent aussi sur le fait que deux projets de loi sont sur le point d'être approuvés par le parlement qui doivent apporter un soutien à l'armement italien et par contre-coup relancer la construction [10].

Le fait est clair : *les grands chantiers de construction navale ligures ne s'animent vraiment que par intermittence, dans les moments où les chantiers étrangers concurrents, gavés de commandes, laissent échapper ce qu'ils ne peuvent plus absorber;* probablement aussi à proportion de l'aide que leur consent l'Etat.

2) L'aide gouvernementale.

Au cours de la période de reconstruction les chantiers italiens ont bénéficié de facilités accordées par les lois Saragat, Angelini et Cappa. A partir du moment où se déclanche la grande crise des frêts, toutefois, l'aide gouvernementale procède essentiellement d'une part de la loi Tambroni, d'autre part de trois dispositions en date de 1961 et 1962.

Précédée d'une série de discours, analysée et commentée dans un nombre impressionnant d'exposés et de conférences d'hommes politiques et de professionnels, la loi Tambroni du 17 juillet 1954 — qui prendra le numéro 522 — prévoit une aide aux chantiers de construction navale pendant dix ans (1954-1955 à 1963-1964). Cette aide porte exclusivement sur les constructions nouvelles et elle est dégressive à raison de 10 % chaque année : l'aide consentie au cours du dernier exercice d'application ne sera plus que d'un dixième de ce qu'elle était au cours du premier pour cesser complètement ensuite.

Deux exemples pratiques font saisir le mécanisme de ce soutien dégressif : celui de l'aide dont bénéficiera une turbo-citerne de 36 000 tonneaux filant 18 nœuds et celui d'un cargo de 11 000 tonneaux en filant 16, unités de types courants. Le calcul est établi pour deux périodes séparées par un intervalle de 5 ans et tient compte de tous les éléments prévus pour constituer l'avantage final : remboursement des droits de douane sur les matériaux importés, remboursement d'impôts, remboursements d'intérêts.

PREMIER CAS :
TURBO-CITERNE DE 36 000 TONNEAUX PESANT À VIDE 11 500 TONNES

	Sommes versées ou remboursées dans le cas d'une construction au cours du :	
	1er exercice	5ème exercice
Contribution intégrative	661 250 000 L.	446 752 000 L.
Remboursement Douane	263 000 000 L.	263 000 000 L.
Remboursement Impôts	69 000 000 L.	69 000 000 L.
Compensation d'intérêts	367 500 000 L.	
Total	1 360 750 000 L.	778 752 000 L.

DEUXIÈME CAS :
CARGO DE 11 000 TONNEAUX PESANT À VIDE 4 400 TONNES

	Sommes versées ou remboursées dans le cas d'une construction au cours du :	
	1er exercice	5ème exercice
Constribution intégrative	263 824 000 L.	178 233 000 L.
Remboursement Douane	100 510 000 L.	100 510 000 L.
Remboursement Impôts	30 000 000 L.	30 000 000 L.
Compensation d'Intérêts	120 000 000 L.	-
Total	514 334 000 L.	304 743 000 L.

(10) (75) octobre-novembre 1961, Rassegna, p. XXVII.

Aucune limite n'est fixée à la masse de l'aide. Partant de 5 milliards de Lires de prévisions pour le premier exercice, la loi dispose expressément en son article 24 : « la somme à porter à la charge des états prévisionnels des dépenses du Ministère de la Marine Marchande pour les exercices financiers à venir sera fixée avec l'article correspondant de la loi d'approbation de ces état de prévision et sera proportionnée à la masse des commandes aussi bien de la première année d'application que des suivantes ».

Discutée et approuvée dans les formes, la loi Tambroni subit pourtant un retard dans son application. Au moment de mettre en route son appareil financier, la Cour des Comptes objecta le défaut de montant précis à inscrire sur les états prévisionnels de la loi de finances. Il fallut alors une seconde loi, la loi Cassini du 25 juillet 1956 pour doter la Tambroni d'un plan financier aménageant son financement au cours de la décade entière où elle aurait effet.

Il apparaît alors que la dégressivité primitivement prévue est sensiblement modifiée : 74 750 millions sont inscrits pour le total de l'opération mais au lieu d'être répartie par tranches décroissant régulièrement de la première à la dernière année, la ventilation consécutive au plan de 1956 fixe des annuités croissant d'abord de 7 750 millions pour 1954-1955 à 10 milliards pour 1958-1959 puis décroissant progressivement ensuite pour se réduire à 4 milliards pour le dernier exercice celui de 1963-1964.

A cette première modification s'en ajoute une seconde deux ans plus tard. En mars 1958, la législature finissante ajoute 30 nouveaux milliards au crédit prévu en 1956, ce qui porte finalement l'ensemble de l'aide à quelque 105 milliards.

A côté de la Tambroni, plus exactement la relayant, la législation de 1961-1962. Elle est d'abord constituée par une troisième loi; portant le numéro 303 de l'année 1961 où elle a été votée le 31 mars; deux éléments en sont fondamentaux : d'une part la contribution de l'Etat qui n'aurait plus dû être, pour 1961, que de 30 % par rapport à ce qu'elle était à l'origine, est relevée au niveau qu'elle atteignait en 1957 soit à 70 % de cette valeur origine, d'autre part elle doit désormais être intégrée à la participation de l'Etat au titre de la réduction d'intérêts qui fait l'objet d'une seconde série de mesures.

La législation de 1961-1962 comporte, en effet aussi, une quatrième et une cinquième lois en date du 5 janvier 1962 (numéros 1 et 2 de cette année). La première octroie aux armateurs entreprenant de nouvelles constructions une aide en forme de prêt pouvant s'élever jusqu'à la moitié de la valeur du navire mis sur cale, remboursable en 15 ans et au taux de 4 %; ainsi se trouve institué un crédit naval. La seconde loi, entièrement nouvelle et d'ailleurs remaniée en cours de rédaction, accorde une prime de démolition dont l'effet se conjuguera avec les avantages accordés aux constructions nouvelles (11). Tout armateur décidé à livrer au chalumeau un bâtiment vieilli et à le remplacer par une unité nouvelle sortant d'un chantier italien recevra une participation gouvernementale de 35 000 Lires par tonne poids démolie pourvu que le tonnage neuf de remplacement soit au moins équivalent à la moitié de l'ancien et le bénéfice de cette prime de démolition s'étend à tous les navires construits avant 1955.

Ainsi définie et précisée dans son évolution et ses modalité, l'aide apportée directement ou indirectement par l'Etat à la construction navale italienne apparaît dans un rapport étroit avec les fluctuations d'activité des chantiers ligures. Elle se révèle, en second lieu croissante et son ampleur s'étend sous la pression d'exigeances grandissantes des milieux intéressés. Enfin, elle a pour une part considérable profité aux chantiers de nos rivages.

Sur le premier point on pourrait faire observer que le flot de commandes qui se déverse sur les chantiers ligures en 1955 est antérieur à l'octroi de l'aide prévue par la loi Tambroni puisqu'il a fallu attendre la loi Cassini pour qu'elle ait un effet pratique. L'objection n'est pas valable : comme le plus souvent dans le domaine financier, les effets de la mesure dont les milieux intéressés sont tenus au courant au jour le jour ont été escomptés à l'avance et, au demeurant, le bénéfice de la loi Tambroni a été appliqué aux unités mises en chantier dans la période de réglementation et d'élaboration du plan de financement. C'est incontestablement l'aide instituée par la loi de 1954 qui commande le redressement de 1955-1956. Il est également évident que l'atténuation de la dégressivité primitivement prévue et l'addition de 30 milliards supplémentaires à la masse fixée par la loi Cassini et par le règlement qui l'assortit a pour but de freiner la chute des commandes qui se manifeste depuis 1957 et que ces deux mesures vont de pair avec le programme de la Finmare dans lequel on met tant d'espoirs au cours de l'été 1959. Il y a enfin une coïncidence parfaite entre le train de lois instituant le crédit naval et la prime de démolition d'une part et le réveil de la construction en 1961 de l'autre.

Il est superflu d'insister sur l'ampleur accrue du soutien consenti par l'Etat; il n'en reste pas moins que si une aide est accordée, si elle tend à se faire permanente et prend de plus en plus d'ampleur c'est de pressions croissantes dans lesquelles la Ligurie prend une large part.

(11) Le premier texte exigeait que le tonnage de remplacement fut au moins équivalent aux trois quarts du tonnage démoli et n'accordait qu'une prime de 25 000 lires par tonne pesante démolie.

COMMANDES EN ATTENTE D'ADMISSION AU BÉNÉFICE DE LA TAMBRONI

Au titre des Exercices:	Portée en lourd.	Contrib. $10.^6$ Lires	Rembt douane $10.^6$ Lires
1957-1958			
Ansaldo	133 000	2 810	1 577
Méditerranéo	15 500	405	210
C.R.D.A.	164 500	3 680	2 061
C.N.R. - C.R.T.	-	-	-
Tarente	-	-	-
Naval Meccanica	-	-	-
Pellegrino	-	-	-
Ensemble	313 000	6 895	3 828
1958-1959			
Ansaldo	208 500	3 980	2 451
Méditerranéo	15 500	360	210
C.R.D.A.	94 000	1 870	1 182
C.N.R. - C.R.T.	30 350	614	358
Tarente	-	-	-
Naval Meccanica	-	-	-
Pellegrino	-	-	-
Ensemble	348 350	6 824	4 201
1959-1960			
Ansaldo	226 500	3 710	2 580
Méditerranéo	-	-	-
C.R.D.A.	56 000	1 000	736
C.N.R. - C.D.T.	-	-	-
Tarente	115 300	2 337	1 442
Naval Meccanica	55 800	1 092	693
Pellegrino	15 655	485	276
Ensemble	469 255	8 624	5 727
1960-1961			
Ansaldo	78 500	1 130	917
Méditerranéo	-	-	-
C.R.D.A.	-	-	-
C.N.R. - C.D.T.	-	-	-
Tarente	-	-	-
Naval Meccanica	-	-	-
Pellegrino	-	-	-
Ensemble	78 500	1 130	917
Total 1957-1961			
Ansaldo	646 500	11 630	7 505
Méditerranéo	31 000	765	420
C.R.D.A.	314 500	6 550	3 979
C.N.R. - C.D.T.	30 350	614	358
Tarente	115 300	2 337	1 442
Naval Meccanica	55 800	1 092	693 (1)
Pellegrino	15 655	485	276 (1)
Ensemble	1 209 105	23 475	14 673

(1) Estimation .

Les premiers appels aux devoirs de l'Etat datent exactement de ce moment où les chantiers de Sestri commencent de s'inquiéter de l'avenir après avoir lancé le « Tenaccia » et où les milieux gênois concentrent leur attention sur le comportement de la construction mondiale en scutant les données du Ship Builder's Council of America et en les confrontant avec les données locales, en septembre 1952. Par la suite c'est dès les premiers signes d'anémie affectant le flux des commandes que se déclanche une campagne contre l'insuffisance de la Tambroni finissant par prendre un caractère de violence. Avril 1957 retentit déjà d'aigres comparaisons entre l'aide italienne jugée parcimonieuse et ce qui se fait à l'étranger [12]. Le mois suivant, reprise du thème en majeur : il faut renforcer l'aide [13]. Avec les lamentations qui orchestrent le lancement de la Sainte-Marie, nouvelles exhortations, et cette fois agressives, en attendant qu'en juin 1960 la Tambroni soit accusée de « finir par décourager toute nouvelle initiative » [14]. Encore lorsqu'interviendront les lois de 1961 et 1962 c'est tout juste si l'on s'estimera satisfait : « il est, dit-on en novembre 1961, légitime d'attendre que les deux projets... soient ratifiés par le Parlement sans grave retard » [10].

Si les milieux maritimes ligures ont pesé vigoureusement pour décider l'Etat à octroyer une aide de plus en plus importante, leurs chantiers s'en sont assurés la part du lion. Au 15 octobre 1955, sur un total d'un peu moins de 950 000 tonneaux mis en chantier en Italie et prétendant au bénéfice des dispositions de la Tambroni, quelque 400 000 sont sur des formes ligures, soit 42 %. A une autre date précise, au cours de l'été 1957 cette fois, en ne tenant compte que des installations les plus importantes — les 12 principaux chantiers d'Italie — c'est une part encore supérieure du gâteau qui revient à la Ligurie : une quarantaine d'unités jaugeant ensemble plus de 700 000 tonneaux sur un total de 79 navires représentant en gros 1 400 000 tonneaux : plus de 50 %. Enfin pour les quatre exercices échelonnés de 1957 à 1961, les chantiers ligures s'adjugent encore plus de 700 000 tonneaux privilégiés auxquels doivent revenir plus de 13 milliards de contribution gouvernementale et près de 8 300 millions de remboursements douaniers. Sur des totaux correspondants de 1' 210 000 tonneaux, de quelque 23 500 millions et de 14 700 millions de iLres, les parts ligures sont ainsi respectivement de plus de 58, plus de 55 et plus de 56 %.

Ces proportions prennent toute leur valeur si l'on veut bien se souvenir que l'ensemble des chantiers ligures représentent sensiblement le tiers de la capacité globale de construction italienne. Dès le début de l'aide, la Ligurie s'en assure une part de 10 % supérieure à ce qui lui reviendrait normalement si la répartition était faite à proportion du potentiel productif et elle ne cesse de l'accroître pour la porter à plus de 20 % au-dessus de la normale.

3) Compétitivité et coûts.

Après la marche des commandes, les conditions dans lesquelles l'aide de l'Etat est obtenue, développée et utilisée, ne laissent guère de doute sur la compétitivité des chantiers de nos rivages. Non seulement, ils ne voient se remplir leurs carnets d'ordres que lorsque les grands chantiers étrangers, surchargés, allongent leurs détails de livraison, mais encore dès que se détend le soutien de l'Etat, leur activité faiblit dangereusement.. C'est que leurs prix sont excessifs. On ne peut en douter devant le comportement des commandes étrangères et les déclarations de la clientèle.

Comparée à l'importance qu'elle revêt dans les grands chantiers mondiaux, la part faite aux pavillons étrangers dans les chantiers italiens et dans les chantiers ligures témoigne d'un déclin impressionnant, surtout à partir de 1959. Alors qu'à partir de cette date les grands chantiers internationaux continuent de consacrer de 38 à 39 % de leur activité à des commandes relevant de pavillons étrangers avec un seul fléchissement aux abords de 36 % dans le second trimestre 1960, les chantiers italiens commencent par consacrer près de la moitié de leur effort aux commandes étrangères mais ne cessent de leur faire une part plus réduite pour finir par ne plus leur accorder qu'une importance inférieure au 1/10 de leur production [15].

(12) (75) avril 1957, Rassegna : Perspettiva cantieristica.

(13) (75) juin 1960, Rassegna, p. X : « Le mécanisme dégressif de la Tambroni la rend inopérante... l'aide qu'elle octroie est insuffisante en un moment où l'armement et les chantiers doivent être plus soutenus que jamais... Il faut aussi organiser un crédit maritime, c'est-à-dire, sérieusement et de façon pratique, des prêts aux armateurs prenant le risque de constructions nouvelles... et à un taux qui n'excède pas 4 ou 5 %... Il faut, enfin, entreprendre une intelligente révision du fardeau fiscal qui pèse sur la marine marchande... d'autant plus que ces mesures ne sauraient que se répercuter heureusement sur la construction... » (2).

(14) (75) juillet 1960, Rassegna : Perspettiva cantieristica.

(15) Les tonnages mis sur cale pour des firmes étrangères qui étaient encore de quelque 25 % au premier trimestre 1960 tombent au cours des trois suivants à 13,9, 9,8, 11,5 et, à partir de 1961, c'est une véritable déroute : 8,4 pour le premier trimestre, 9 pour le second, à peine plus de 6 pour le troisième. On remonte à 12,5 % au 4e trimestre de la même année mais pour se retrouver à 9,5 dans les derniers mois de 1962.

Les observateurs ligures notent que, tandis que les commandes étrangères tombent à 8 navires ne déplaçant guère

« L'amère vérité... dans son angoissante évidence », c'est bien celle que note le rédacteur de la chronique de novembre 1960 dans la revue de la Chambre de Commerce gênoise : « Nos chantiers ne peuvent compter que sur les commandes nationales » [16]. Peut-être vaudrait-il mieux dire, pour être tout à fait juste, que les commandes étrangères fuient les chantiers ligures. Les commandes extérieures sont « le talon d'Achille de la construction navale » sur nos rivages orientaux [16].

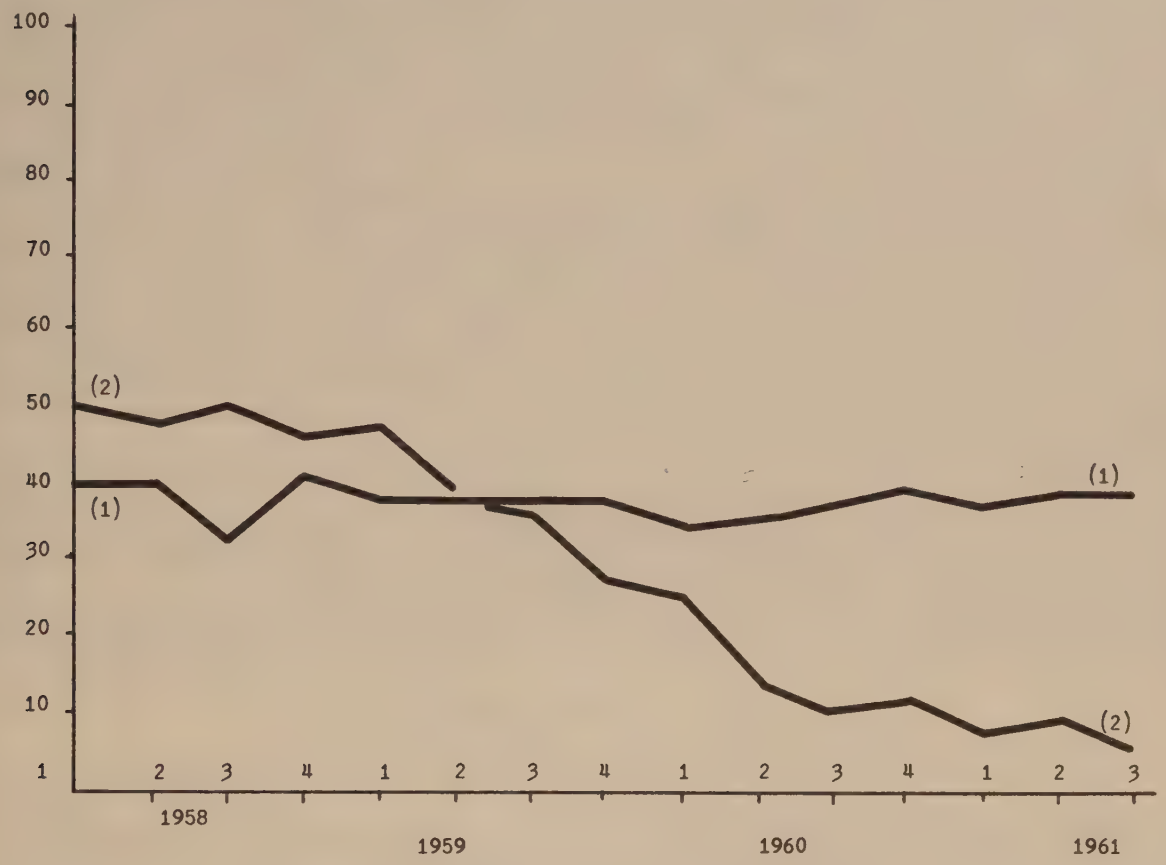


Fig. 28. — *La construction navale pour pavillons étrangers.*
1. pour l'ensemble des chantiers mondiaux; 2. dans les chantiers italiens; pourcentage du total construit.

Ce qui n'échappe pas aux professionnels de l'économie régionale est d'ailleurs précisé avec plus ou moins d'emballage courtois par les usagers. La preuve en est administrée dans les discours prononcés, à l'occasion des lancements ou des prises de livraison d'unités nouvelles aussi bien par les armateurs italiens que par les représentants des marines étrangères.

Parmi d'autres, Fassi et Lauro, grands patrons de l'armement libre italien, ne mâchent pas leur mots. Après avoir sacrifié au rite des protestations contre les charges accablantes qui pèsent sur l'armement, l'un comme l'autre lancent des avertissements où la menace est à peine voilée : par sentiment de solidarité c'est aux chantiers ligures qu'est allée leur préférence « sans tenir compte de la concurrence des coûts et des prix

plus de 75 000 tonneaux dans les chantiers italiens, les chantiers allemands voient progresser leur charge de travail pour les pavillons étrangers de 596 à 620 000 tonneaux, les chantiers français de 143 à 235, les belges de 95 à 128. Sans doute, ajoute-t-on les chantiers de Grande-Bretagne accusent-ils un déclin en réduisant de 366 à 313 000 tonneaux les constructions destinées aux marines non britanniques entre le 31 mars 1958 et le 31 décembre 1960 mais on reconnaît ausistôt que ce déclin est léger. Surtout il ne passe pas inaperçu que pendant ce temps la Yougoslavie, elle-même, s'affirme en net progrès : au printemps 1958, elle a construit 82 000 tonneaux pour des armateurs étrangers : elle leur a livré pour plus de 94 000 tonneaux dans l'hiver 1960. (75) février 1961, Rassegna, p. XII. On souligne aussi ce qu'ont de dérisoire les quelque 9 % italines du 3e trimestre 1962 au regard des 40 % des grands chantiers mondiaux à la même époque. (75) novembre 1962, Rassegna, p. XVII.

(16) (75) novembre 1960, Rassegna, p. XII : Le Commesse estere tallone d'Achille.

pratiqués ailleurs », mais si les prix locaux ne s'abaissent pour se rapprocher des prix internationaux, le courant des commandes qu'ils entretiennent (eux, grands armateurs italiens) ne pourra que tarir » [17].

Lors de la cérémonie de livraison du pétrolier « Giuseppe Garibaldi » l'ambassadeur soviétique se plait à reconnaître la traditionnelle qualité de la construction italienne mais il ajoute que, « pour son pays,il s'agit aussi de prix et qu'il ne peut négliger de tenir compte de ceux qui se pratiquent sur le marché international ». Rapportant le propos, la Chambre de Commerce de Gênes fait état d'une note du « Petroleum Press Service » en date du mois de septembre 1961 signalant que, selon des sources japonaises, les prix courants pour une citerne de 46 000 tonneaux sont descendus de 233 dollars à la tonne pesante au début de 1957 à 140 vers la fin de 1958 et à 135 au début 1961. Il est de même souligné que la Suède livre des pétroliers à vapeur de 30 000 tonneaux sur la base de 140 dollars à la tonne poids et des navires de 50 000 tonneaux sur la base de 126, c'est-à-dire sensiblement à des prix inférieurs d'un tiers à ceux que pratiquent les chantiers ligures. Et de conclure : il est plus que probable que l'Ansaldo a consenti aux Soviétiques des prix qui, même avec l'aide gouvernementale, ne sont pas « économiques », c'est-à-dire non rentables [18]. On ne saurait qu'abonder dans ce sens étant donné les circonstances dans lesquelles s'est opéré la vente du pétrolier. Lorsque l'ambassadeur soviétique lui attribue le nom de Giuseppe Garibaldi, il ne s'agit pas d'un premier mais d'un second baptême. Le navire relevait de cette série de commandes qui furent annulées au cours des années sombres. Il avait primitivement été ordonné par une société panaméenne et enregistré sur les carnets de Sestri sous le nom de « Marie Adelaïde ». Lorsque le contrat fut dénoncé par la société armatrice, la construction était déjà fort avancée. D'autre part, les caractéristiques du bâtiment en laissaient espérer le placement sans trop de difficulté. Il fut donc achevé avec l'intention de le vendre au plus offrant et en partie pour occuper un personnel que menaçait le désœuvrement. En septembre 1961 et pour une unité achevée de la sorte, il serait surprenant que le prix de l'Ansaldo n'ait pas été celui des Soviétiques.

Fuite des commandes étrangères, menaces des armateurs italiens de tarir leurs commandes si les prix ne sont pas promptement ramenés au niveau international, acceptation de vendre à perte : autant de témoignages que les chantiers ligures ont été incapables de comprimer leurs coûts. La question est de déceler les raisons de ces revients prohibitifs et la comparaison des bilans de production des chantiers italiens avec ceux de leurs concurrents des grandes puissances navales étrangères permet d'y répondre.

Les enquêtes internationales conduites en se fondant sur les prix courants des matières premières et sur les salaires servis dans l'industrie navale font ressortir qu'il ne suffisent pas à expliquer l'infériorité des chantiers italiens [19]

COÛTS DES MATIÈRES PREMIÈRES
ET SALAIRES DANS LES GRANDS CHANTIERS NAVALS MONDIAUX

Puissance	Fontes	Traverse d'acier (Cents-Livre)	Tôles lourdes (Cents-Livre)	Cuivre	Plomb	Alumi-nium	Salaires (Cents Heure)
Royaume Uni	2.5	4.8	5.5	29.6	8.8	22.5	78.1/80.2
All. Occid.	3.6	4.	5.1	30.9	8.8	23.3	60.5/63.8
Japon	3.5	4.7	6.5	36.9	12.5	23.1	43.1/44.1
Suède	2.8	4.3	6.2	26.8	9.4	22.7	126.9
Etats-Unis	3.1	4.	5.2	30.8	11.8	26.8	250/259
Pays Bas	2.3	4.5	5.8	28.7	8.8	21.3	51.4/56
France	3.6	3.8	5.1	36.8	13.	24.	70
Norvège	2.6	3.7	6.4	32.4	9.3	20.3	83.3
Danemark	2.4	2.9	5.5	29.4	9.	22.7	91
Belgique	3.6	3.7	3.3	31.8	9.1	21.5	-
Italie	2.2	3.1	6.6	33.8	11.9	27.9	52

Source : Shipfnilding costs 1954-1959.
N.B. : Cents de $.

(17) La citation est extraite du discours d'Ernesto Fassi lors du lancement de la « Picci Fassio » le 27. 11. 1960. De son côté, Lauro, dans un discours de même type laisse entrevoir la commande d'un paquebot de 40 000 t mais seulement « lorsque les conditions seront plus favorables » et formule nettement la nécessité d'abaisser les prix des chantiers ligures « ma se questo non avvenisse dovremo, nostro malgrado, mettere un punto finale... »; rapporté in (75) octobre 1960, Rassegna

(18) (75) octobre 1961, Rassegna

(19) Shipfnilding costs 1954, 58 Westinform n° 157.

1) Les chantiers japonais constituent un cas à part où les coûts de matières premières se tiennent sensiblement au niveau italien mais où les salaires sont beaucoup plus bas que partout ailleurs.

2) Dans l'ensemble, les coûts relatifs aux matériaux mis en œuvre ne manifestent pas de grands écarts d'une puissance à l'autre. On ne constate même pas d'importante disparité entre producteurs et non producteurs. En tous cas les différences ne sont pas suffisantes pour créer d'insurmontables handicaps : il en va notamment ainsi pour les produits de la métallurgie ferreuse dont le poids est fondamental en matière de construction navale.

3) Dans les chantiers italiens les coûts des matières premières s'alignent progressivement sur les prix pratiqués dans les autres chantiers sauf pour les tôles et le plomb : ces deux produits sont payés 25 % plus chers, en gros, sur les chantiers italiens : leurs prix doivent toutefois être comprimés.

4) Quelques écarts défavorables pour les chantiers italiens quant aux matières premières trouvent une compensation dans des différences en sens inverse des salaires italiens par rapport aux britanniques, aux allemands et aux français.

C'est donc dans un défaut d'organisation, d'équipement et d'outillage que réside l'infériorité. Il n'y a pas de spécialisation entre les divers chantiers : chacun accepte indifféremment de construire des bâtiments de n'importe quel type et de n'importe quelle dimension. Il n'y a pas davantage de standardisation des divers modèles de navires : la variété en est extrême. Enfin le recours à la préfabrication est timide, la part faite à la recherche et à des applications techniques modeste.

Telle est la conclusion à laquelle parviennent les spécialistes ligures et elle est parfaitement conforme à ce qu'enseignait l'analyse morphologique [14], On pourrait renchérir en soulignant notamment que le coût des tôles épaisses n'est guère plus fort en Italie qu'en Norvège et en Suède, que le cuivre aussi bien que le plomb s'ils y sont chers le sont cependant moins qu'en France et que si l'aluminium y est acheté presqu'au même prix qu'aux Etats-Unis, la fonte et les traverses d'acier y détiennent le record du bon marché. Il semble plus essentiel de creuser davantage dans l'examen des coûts de main-d'œuvre. Considérer les salaires horaires ne suffit pas; il est indispensable de faire entrer en ligne de compte les masses employées. Dès lors, il est certain que les considérables effectifs mobilisés par les chantiers ligures, maintenus quels que soient les tonnages lancés et aussi bien en période d'afflux que dans les phases de dégonflement des carnets contribuent fortement à alourdir le poste main-d'œuvre des budgets. L'introduction de cet élément achève d'établir une insuffisance d'organisation par rapports aux grands chantiers concurrents tout au moins de ceux du monde occidental.

Sans se perdre en subtilités, la cause est claire : *les grands chantiers ligures de construction pratiquent des prix prohibitifs parce que leurs coûts sont excessifs et cette infériorité procède elle même d'un défaut évident de modernisation et de rationalisation.*

4) L'échec de la réforme.

Une telle situation semble étrange d'autant plus qu'il y a eu une tentative de réforme. Dans son principe la loi Tambroni vise à faciliter la mise des chantiers en condition de compétitivité : l'aide accordée est forte au départ pour permettre l'acquisition de nouveaux outillages et de perfectionner les installations, elle décroît ensuite pour rétablir le stimulant de la concurrence l'élan une fois donné et les infériorités majeures surmontées. En second lieu la création de la Fincantieri qui rassemble en 1960 les chantiers Ansaldo, ceux de la Naval Meccanica de Tarente et les Chantiers Réunis de l'Adriatique, détachés de la Finmeccanica, s'assortit d'un programme de transformation. Les chantiers relevant de l'I.R.I. seront transformés et des crédits leur sont ouverts dans ce but : 7 milliards de Lires pour l'Ansaldo. Enfin, les ministres de la « Marina Mercantile » et des « Partecipazioni Statali », élaborent en 1961 un plan de réorganisation à double objectif : limitation de la capacité productive, abaissement des coûts. Un certain nombre de chantiers seront convertis à d'autres activités. Ceux qui resteront, verront non seulement perfectionner leur outillage mais encore s'alléger leur personnel et se spécialiser leurs opérations [20].

En fait l'aide gouvernementale a été détournée de son but premier. Avec la dégressivité disparaît l'encouragement à l'effort de modernisation. Avec la législation de 1962 instituant le crédit aux armateurs et la prime à la démolition l'aide se trouve transférée aux compagnies de navigation, n'atteint plus les chantiers qu'indirectement.

(20) Lettre du Ministre Italien des affaires étrangères au Président de la Commission de la C.E.E. et rapport du 12 février 1961 :

« La réorganisation prévue comportera dans quelques cas la conversion totale de certaines activités de production navale en d'autres plus rentables; dans d'autres cas elle consistera en une réduction du potentiel productif. Etant entendu que les chantiers destinés à rester en activités seront par la suite modernisés dans leurs installations et réorganisés en vue d'une plus grande spécialisation, les programmes en cours ont conduit à admettre la nécessité d'une compression du personnel actuellement utilisé qui ne sera pas de moins de 8 à 10 000 travailleurs. » cité dans la Rassegna de (75).

Quant aux programmes de modernisation, outre qu'ils sont tardifs, on a pu leur reprocher d'être insuffisants, vagues et sans portée réelle. Aux termes du rapport pour 1961 du Ministre de la Marine Marchande, la capacité productrice de l'ensemble des chantiers italiens est estimée à 725 000 tonneaux par an. On envisage de la réduire de 200 000 à 250 000 tonneaux. Il restera donc encore un potentiel de l'ordre de 500 000 tonneaux. Or, les milieux les plus autorisés de l'économie maritime considèrent que les programmes nationaux de construction les plus ambitieux ne peuvent guère prétendre à fournir plus de 250 000 tonneaux de commandes annuelles et, même avec un optimisme délibéré, il est douteux qu'on atteigne, au total avec les ordres extérieurs, plus de 350 ou de 380 000 tonneaux [21].

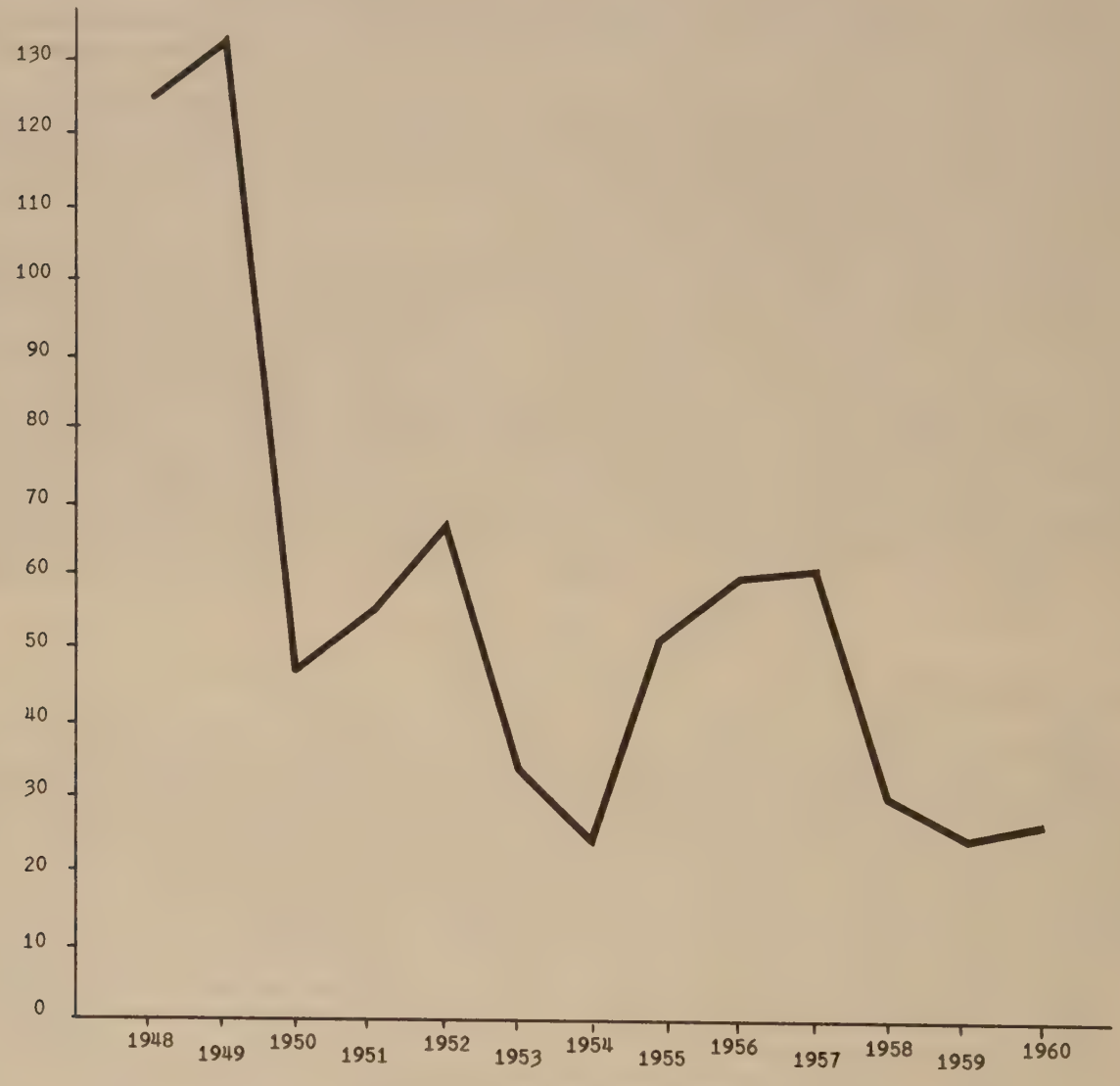


Fig. 29. — *Le travail du Ramo industriale.*
Nombre de journées de travail fournies par la branche industrielle du Port de Gênes (moyennes mensuelles : C.A.P.).
Les données de 1955 et 1960 ne sont pas exactement comparables aux autres.

(21) Sur l'estimation du flux de commandes nationales : « même en escomptant une aide gouvernementale accrue, un important remplacement de navires non seulement de construction d'avant-guerre et de guerre mais encore de pétroliers âgés de plus de 10 ans les commandes de l'armement national seront de l'ordre de 250 000 tonneaux par an » : Rapport du Maire de Gênes, novembre 1961.

Sur les commandes annuelles totales : l'estimation de 380 000 tonneaux « qui suppose l'apport d'une centaine de mille tonneaux provenant d'armateurs étrangers est extrêmement optimiste »; (75) février 1961, Rassegna, p. VI.

D'autre part, les mesures envisagées sont pour le moins insuffisamment pensées, contradictoires et difficilement capables de réaliser cette réduction de potentiel pourtant modeste. L'entrée en service de nouveaux bassins, de hangars de préfabrication et de nouveaux moyens de levage et de transport libèreront quelque six mille emplois sans que le potentiel productif soit réduit d'une tonne [22].

Enfin, la posibilité d'alléger la construction navale d'une partie de ses effectifs de travailleurs a été un peu hâtivement évaluée et paraît incertaine. Lorsqu'on estime sans difficulté l'opération de reclassement des ouvriers inutiles dans les chantiers, d'une part, on se place délibérément dans la perspective optimiste d'une conjoncture d'expansion sur laquelle on compte expressément pour céer des emplois nouveaux dans d'autres branches industrielles, ce qui est aléatoire, d'autre part, on ne tient à aucun moment compte — les documents sont riboureusement muets sur ce point — des facteurs démographiques, ne serait-ce que de l'arrivée de jeunes ligures à l'âge de travail.

Si les projets envisagés pour assainir la situation de la construction navale s'affirment ainsi tardifs, modestes et imprécis, les mesures effectives se révèlent, de leur côté, de portée moindre encore. C'est au programme de la Fincantieri que les chantiers de Sestri doivent leur visage actuel et, avant d'y parvenir la transformation s'opère à un rythme satisfaisant : le premier lancement sans rampe inclinée a lieu le 25 mai 1962, événement que la presse locale célèbre comme il convient d'autant plus que le cargo « Gemini » qui en est en quelque sorte le héros a été fabriqué en 80 jours ce qui constitue un record local. En mai 1962 on espère voir achever le second bassin pour la fin de l'année et le troisième dans les tout derniers jours de 1963. Mais hors de Gênes le pire s'accomplit. Pour le Muggiano on en est toujours aux mêmes imprécisions en ce printemps 1962. Pour le chantier de Pietra Ligure, il en était prévu la fermeture et la reconversion (à la fabrication de charpentes métalliques). Pour le chantier Ansaldo de Livourne, reconversion aussi et vers les mêmes activités avec la création d'une autre entreprise de constructions métalliques assez puissante pour absorber 1 500 travailleurs et prendre rang parmi les plus importantes du continent, grâce à des capitaux italo-tudesques. Mais ni le chantier labronique ni le savonais n'ont été fermés ou transformés. Au début de 1962, on attend encore à Pietra, la notification officielle de la condamnation. Quant aux installations de Livourne, non seulement, les milieux officiels de la Chambre de Commerce de Gênes considèrent sa reconversion comme renvoyée *sine die* dès l'automne 1961, mais encore il suffit qu'un flot de commandes revienne alimenter l'Ansaldo pour qu'il en obtienne sa part sous la forme d'un cargo de fort tonnage continuant ainsi de peser lourdement par ses comptes déficitaires sur la gestion de toute l'entreprise et condamnant les exploitations de Sestri et du Muggiano à renoncer aussi bien à un rentable plein emploi qu'à une spécialisation profitable [22].

III. — RÉPARATION ET DÉMOLITION LIGURES

La répartition et la démolition ne dépendent que pour une part de la construction navale. Elles en sont à la fois complémentaires et supplémentaires. Mais elles obéissent aussi à leurs conjonctures propres et leurs marchés débordent largement la région. Leurs comportements sont donc originaux et dissemblables. D'autre part ainsi que l'indique l'analyse morphologique s'individualisent un système gênois où la répartition l'emporte de très loin et un secteur spezin où, au contraire la démolition prend de fortes proportions de telle sorte que c'est en se plaçant à Gênes que l'on a le plus de chances de serrer de près la question de la réparation tandis qu'il convient d'analyser la démolition à partir de la Spezia.

1) La réparation gênoise.

La courbe des réparations débute à Gênes par une phase dépressive caractérisée. 1953 n'est pas une année faste et, en décembre, d'avis unanime, la situation est sérieuse. L'activité de la branche industrielle du port de Gênes, c'est-à-dire de la corporation des ouvriers de la réparation et du carénage ne cesse de décroître. On en est réduit à de petits travaux d'entretien courant à l'exception du renflouage en Mer Noire d'un navire bulgare effectué par la Compagnia Operai Ramo Industriale, C.O.R.I. Au début de 1954 la situation a encore empiré puisqu'il est question de fermer plusieurs des officines installées sur le port et l'on fait amèrement le compte de « milliers d'ouvriers rejetés au chômage ».

(22) (75) novembre 1961, Rassegna, p. XXVII; décembre 1961, pp. IV-V; janvier 1962, p. VII.

NOMBRE D'OUVRIERS OCCUPÉS DANS LES ATELIERS DE RÉPARATIONS DE LA ZONE DU PORT DE GÊNES

Années	Ouvriers	Années	Ouvriers
1948	5 004	1951	4 123
1949	5 126	1952	4 100
1950	4 359	1953	3 884
1er Semestre 1954 :			2 925
Source : C.A.P. de Gênes.			

A la fin de l'année, toutefois, s'amorce une reprise qu'aussitôt on estime durable : la crise est passée, le rythme du travail ne fera plus que croître ; euphorie. De fait le jugement paraît d'abord exact. Le nombre de journées de travail des ouvriers de la branche industrielle va croissant, passant de 30 000 pour le mois de décembre 1954 à plus de 50 000 en moyenne pour chacun des mois de 1955 et 1956. Les officines réembauchent et se retrouvent en pleine activité et le Président de la Chambre de Commerce est saisi d'un projet de déplacement du port de plaisance qui permettrait d'affecter la darse du Duc des Abbruzzes à la réparation...

Mais à partir de 1957 s'amorce un nouveau fléchissement qui désormais va se poursuivre et s'aggraver jusqu'en 1960, et au-delà. Il commence d'aparaître avec des plaintes de chefs d'entreprise qui, invoquant d'une part le caractère forcément discontinu, heurté et fiévreux de leur activité, d'autre part faisant valoir sa qualité de « dollar earner » réclament des pouvoirs publics un traitement de faveur. Il se confirme avec un sérieux déclin de la masse de jours de travail de la branche industrielle, le temps croissant et bientôt considérable où les bassins de carénage restent inutilisés, les temps restreints d'immobilisation des navires pour cause de réparations. En janvier 1960, on compte près de 30 500 journées travaillées par le « Ramo Industriale », 30 852 en février, près de 32 700 en mars mais il y a aucun progrès, si l'on considère des périodes un peu plus longues : du 1er juillet 1957 au 30 juin 1958, la moyenne mensuelle est de quelque 33 300 journées; elle tombe respectivement à 28 621 et à 25 305 au cours des deux exercices suivants, c'est-à-dire finalement au niveau de la sombre année 1954; elle n'est guère au-dessus de 28 000 en 1960 encore. Les rapports bimestriels sur la situation du port de Gênes indiquent que les bassins sont restés vides 119 jours en 1958 mais 210 l'année suivante et 21 pour les seuls deux premiers mois de 1960; un jour sur trois et presque un jour sur deux ! Si l'on se contentait de considérer le nombre de navires immobilisés pour réparations on pourrait admettre une appréciable reprise entre janvier et septembre 1960. Mais si l'on va jusqu'aux tonnages et surtout jusqu'aux journées de stationnement qui constituent l'élément décisif il n'en va plus de même. Alors qu'en 1958, on dénombrait près de 12 000 journées de stationnement, c'est-à-dire, en fait, de travail, on tombe à guère plus de 7 000 en 1959 et plus bas encore en 1960 : au-dessous de 6 000.

TONNAGES EN STATIONNEMENT A GÊNES POUR RÉPARATIONS

Années	Nombre	Tonnes	Jours de Stationnement
1956	442	1 922 894	7 214
1957	585	2 390 177	10 543
1958	405	1 913 458	11 888
1959	321	1 683 888	7 161
1960	299(1)	1 325 361(1)	4 294(1)
(1): Janvier - Septembre. Estim. Année 5 700.jours.			

Il y a ainsi pour la réparation navale gênoise une reprise dans les années 1955-1956 qui en apparente la courbe à celle de la construction. Mais plus encore que la construction, la réparation ne semble entrer en convalescence que pour mieux rechuter. Sans même prétendre à retrouver les très hauts niveaux d'activité des années 1948 et 1949, celui de 1952 ne sera jamais retrouvé et dès 1958 on retombe plus bas que dans les pires années de crise, 1953 et 1954.

Le plus grave, c'est que le déclin d'ensemble est dû surtout à une perte considérable de gros ouvrages et de travaux de transformation. Il est de plus en plus rare de voir les bassins et les officines du port occupés long-

temps par quelque navire en voie de rajeunissement ou d'allongement comme ce fût le cas un temps et la comparaison des journées travaillées d'une part pour ces œuvres de longue haleine, d'autre part pour les réparations courantes et d'entretien confirment pleinement cette observation. Au cours des trois exercices caractéristiques de la grande rechute la différence est déjà sensible si l'on considère les journées fournies par les « occasionnels » : de 1957 — 1958 à 1959 — 1960, on passe en effet, pour cette catégorie de travailleurs, de l'indice 100 à l'indice 45 pour l'ensemble des travaux mais de 100 à 40 pour les seules grosses réparations. L'écart devient impressionnant lorsqu'on considère les journées fournies par les « permanents » : pour le total de leur occupation, on glisse de l'indice 100 à l'indice 89 en trois ans mais pour les grands travaux la chute est de 100 à 69. Autrement dit, d'une part la perte de prestation de travail pour les ouvriers permanents est de 36 000 journées de grosses réparations tandis qu'ils gagnent plus de 7 000 journées pour les petites, d'autre part l'ensemble des travailleurs perd 71 000 journées de grosses réparations et 23 000 journées de petits et moyens travaux.

JOURNÉES DE TRAVAIL DANS LA BRANCHE INDUSTRIELLE DU PORT DE GÊNES

(Indices)

Exercices 1er Juillet-30 Juin	Ouvriers			
	Permanents		Occasionnels	
	Ensemble	Grosses réparat.	Ensemble	Grosses réparat.
1957-1958	100	100	100	100
1958-1959	91	94	74	87
1959-1960	89	69	45	40

Ainsi caractérisé, avec ses deux temps, le premier partagé entre une phase de crise et une reprise, le second marqué par une longue et grave rechute, le comportement de la réparation navale n'offre que peu de mystère.

Le parallélisme avec la construction que l'on note dans la période 1952 — 1957 révèle une identité de facteurs et de causes. D'une activité débordante, elle aussi, dans la phase de reconstruction de la marine marchande la réparation gênoise s'affaise avec la crise des frêts et de l'armement pour connaître un brillant réveil avec la loi Tambroni. La Tambroni n'apporte pas seulement, en effet, une aide à la construction neuve. Elle prévoit aussi, dans son article 6, que 10 % des sommes allouées au titre de l'indemnité intégrative seront affectés à la réparation ou à la transformation des navires âgés de plus de 25 ans et que ces opérations bénéficieront également du remboursement des droits de douane sur les matériels importés ainsi que des remboursements d'impôts pendant les deux années qui suivront la mise en vigueur de l'aide. Et, lorsqu'en décembre 1955, on se félicite à la Chambre de Commerce de Gênes de voir la branche industrielle du port et les ateliers de réparation reprendre leur activité on l'interprète expressément comme un effet de la Tambroni [23].

La particulière gravité de la rechute conduit à penser que la construction a été impuissante à comprimer ses coûts pour abaisser ses prix au niveau international mais qu'en outre à cette première cause d'infériorité s'en ajoutent d'autres propres à l'activité réparatrice et, de ce fait, les preuves ne manquent pas de la difficulté de la réparation gênoise à se rendre compétititve tandis qu'il apparaît que l'aide aux chantiers de réparation s'est très tôt tarie et que le besoin de réparations surtout de grosses, est allé s'amenuisant.

Dès les premières alarmes de 1953, ce sont les coûts, les délais d'exécution, les rendements des officines réparatrices qui apparaissent responsables de la crise ou tout au moins expliquent que la plupart des navires fuient le port de Gênes pour aller faire effectuer ailleurs les travaux dont ils ont besoin. Seuls dit-on, restent les navires de ligne obligés de se faire réparer dans leur port d'attache et lorsqu'on fait tristement le compte des chômeurs on y ajoute amèrement celui des travaux que l'on s'est laissé « souffler » par d'autres chantiers moins onéreux [24].

L'une des causes des prix excessifs des réparations dans le port de Gênes paraissait être une organisation surannée du travail de la branche industrielle. Jusqu'à la crise, les entreprises ne peuvent employer leur propre personnel que dans leurs ateliers, à terre. Dès qu'il s'agit de travaux à bord elles doivent s'adresser au Consor-

(23) (75) janvier 1956, Rassegna.
(24) (75) numéros de 1953-54, Rassegna, *passim*.

tium Autonome du Port pour obtenir des ouvriers habilités à cet effet, ceux du « Ramo Industriale », étant entendu :

1°) que sont d'abord employés les « permanents » régulièrement inscrits au rôle puis, la liste des permanents une fois épuisée, les « auxiliaires », eux aussi enrôlés, avant de recourir à des « occasionnels » (généralement des chômeurs travaillant au port par intermittence) ;

2°) que l'appel se fait, dans chaque catégorie de travailleurs enrôlés, par ordre d'ancienneté et d'inscription sur les rôles.

Il y a ainsi une sorte de monopole au profit de la corporation du « Ramo Industriale » et on l'estime « générateur d'indiscipline et de lamentable rendement ». Aussi le 5 janvier, le Consortium Autonome finit-il, après mille difficultés, par promouvoir une réforme, primitivement prévue comme un simple essai puis qui devient définitive, et établit l'actuel système de la « libera scelta ».

La substitution du choix des travailleurs du Ramo par l'entreprise au système de l'ancienneté, la possibilité de faire travailler à bord les ouvriers des officines de terre lorsqu'il s'agit de grands travaux d'une durée de plus de 30 jours ou d'opérations sur un bâtiment entré dans le port exclusivement pour s'y faire réparer ont sans doute permis une amélioration; elle n'a quand même pas suffi. Dès la fin de l'année 1955, moins d'un an après la réforme de l'ancienne réglementation par le décret n° 13 du C.A.P., les chefs d'entreprises de réparations arguant de l'irrégularité du travail dans la profession, de son caractère d'urgence permanent, de la nécessité d'utiliser les bassins et toutes autres installations à n'importe quel moment du jour ou de la nuit et aussi bien le dimanche qu'en semaine, se plaignent des graves dommages qu'ils subissent du fait de leur assujettissement à la récente loi du 30 octobre 1955 qui acorde 15 % de majoration aux heures supplémentaires par rapport au tarif normal et demandent d'être exemptés de cette obligation [25].

C'est l'aveu implicite que la réparation navale est dans l'incapacité de supporter les mêmes charges que les autres industries. Sans doute pourrait-on voir d'autres raisons dans la protestation patronale; celle-ci est tout de même certaine : la contr'épreuve est administrée par l'attitude prise vis-à-vis de l'aide gouvernementale.

Dès qu'elle est obtenue voici qu'elle apparaît insuffisante. Approche-t-on du terme prévu pour le soutien apporté et c'est la désolation. Et, à peine a-t-on obtenu la prorogation de ses effets au 13 août 1957, qu'on se remet en campagne pour une nouvelle rallonge [26]. Lorsqu'en mars 1958, il faut définitivement y renoncer, on se sent injustement privé d'« une simple contribution péréquative entre prix intérieurs et prix étrangers, fournie à l'industrie des réparations pour qu'elle conquière graduellement les techniques capables de rétablir un déséquilibre » que l'on reconnaît persistant [27].

Il ne fait aucun doute que, comme la construction, la réparation navale n'a jamais réussi à se rendre compétitive et que, ne pouvant vivre qu'avec l'aide de l'Etat, elle ne pouvait que voir s'effondrer son activité de bonne heure et irrémédiablement puisque cette aide s'est limitée à quelques exercices consécutifs au vote de la Tambroni et n'a pas été renouvelée en 1961-1962.

Enfin, à la crise prolongée des frêts et au désarmement qui en a été la conséquence, est venu s'ajouter le rajeunissement des flottes marchandes provoqué par l'essor de la construction. Les premiers bâtiments désarmés furent évidemment les plus vieux c'est-à-dire justement ceux qui exigeaient le plus gros entretien et qui étaient les plus susceptibles de transformations importantes. Ce sont aussi les navires les plus âgés qui ont été les premiers remplacés par des unités nouvelles. Sur les 112 unités italiennes remisées à l'entrée de l'hiver 1958-1959, 108 des bâtiments anciens ou de construction de guerre, c'est-à-dire de qualité médiocre et souvent en réparation, 54 avaient bourlingué pendant plus d'un quart de siècle, 49 étaient de constructions de guerre, 9 étaient de ces citernes T 2 lancées fort peu de temps avant la fin des hostilités par les chantiers américains et qui auraient pû se prêter, avec l'adjonction de tronçons de coque supplémentaires et d'une nouvelle étrave, à la transformation en pétrolier de 23 000 tonneaux, en transporteur de containers ou en transport de vrac. Encore pour la flotte italienne le rajeunissement est-il modeste et plus encore pour la marine marchande du compartiment gênois; c'est bien autre chose lorsqu'il s'agit des marines étrangères et pour Gênes, port fréquenté à

(25) (75) décembre 1956, Rassegna, p. 859, 860 :

« Les restrictions, les complications bureaucratiques et le versement de 15 % que la loi impose à l'entrepreneur en cas de recours aux heures supplémentaires, non seulement n'atteignent pas, dans cette branche particulière de la production, disent-ils, le but social poursuivi par le législateur mais encore créent un alourdissement des prix qui la place dans des conditions très désavantageuses par rapport à la concurrence étrangère et finissent par créer une contradiction flagrante avec les objectifs vers lesquels tend la Tambroni. »

(26) (75) novembre 1956, Rassegna, p. 709 :

« Les entreprises de réparation n'ont encore pû jouir des avantages prévus par la loi Tambroni ni pour ce qui est des avantages fiscaux ni pour le remboursement des droits de douane... ce qui crée une situation d'incertitude. Limiter le bénéfice de la Tambroni à deux ans, c'est la rendre inopérante. »

(27) (75) mars 1958, Rassegna, p. 257 :

« La graduale conquista di techniche produttive capaci di colmare lo sfasamento tuttora persistante. »

plus de 50 % par les pavillons étrangers, l'incidence ne pouvait être que considérable sur les réparations. De fait les dénombrements de navires entrés dans les bassins de réparation font apparaître une part de plus en plus mineure de bâtiments battant pavillon étranger.

On se félicitait en 1955 de la bonne tournure prise par les évènements; on se flattait que trois facteurs rétablissent la prospérité de la réparation gênoise, un moment compromise par la crise des frêts et le désarmement; l'aide de l'Etat, l'établissement d'une plus saine discipline de travail sur le port, le développement du trafic portuaire. La réforme de la réglementation du travail n'a corrigé qu'un défaut mineur et secondaire; pour l'essentiel, modernisation et progrès technique sont restés trop modestes pour corriger des coûts prohibitifs et la plupart des navires qui le peuvent fuient. L'aide de l'Etat ne s'est exercée que de façon très éphémère, le triplement du trafic marchand a été impuissant à compenser un désarmement qui atteignait 53 navires jaugeant quelque 330 000 tonneaux pour le seul compartiment régional et un rajeunissement des flottes qui réduisait considérablement le marché des entretiens, des avaries et des transformations. Pas un espoir qui n'ait été déçu : l'industrie gênoise de la réparation subit un déclin pire que la construction et son avenir est plus sombre encore.

2) La démolition spezine.

Quelle que soit l'originalité que lui confère son « Ramo Industriale » le groupe gênois de la réparation constitue moins une exception qu'un cas particulier d'une situation valable pour la Ligurie toute entière. La réforme du travail sur le port de Gênes a été de trop peu d'effet pour que l'organisation gênoise soit un discriminant. Pourtant le secteur savonais et surtout celui de La Spezia paraissent moins affectés. Certes, les enquêtes successives ne manquent pas de notes tristes [28]. A Savone pourtant, l'activité de certaines entreprises, comme la Campanella Ascenso, se maintient vigoureuse. A La Spezia, depuis 1960, les appréciations rassurantes se multiplient : « bon comportement d'ensemble » est-il dit en mai de cette année où quelques agrandissements sont enregistrés, d'autre part, dans les installations; « reprise soutenue et bonnes perspectives » note-t-on en janvier 1961 tandis qu'on se déclare plus satisfait encore en mars. En février 1962 la situation est jugée « excellente »; il en est encore de même en mai et, en ce printemps, non seulement le gros chantier ansaldien du Muggiano consacre une bonne part de son travail à la réparation mais encore les petits sont confortablement alimentés : tel est le cas du chantier San Bartoloméo dont les carnets sont chargés de 5 navires représentant 27 000 tonneaux prêts à subir de grosses réparations et d'amples transformations. On inclinerait volontiers à croire que les gros travaux ont tendance à se reporter hors de Gênes et avant tout sur la Spezia dont les prix sont plus modérés, les délais plus réduits et dont le développement n'est freiné que par les limitations apportées par l'arsenal à l'utilisation de ses bassins et le défaut de dock flottant que les réparateurs et les autorités locales ne cessent de déplorer [29]. La part du Savonais et du Spezin sont toutefois insuffisantes pour que dans son ensemble la réparation ne reste pas en fort déclin et dans une mauvaise passe. Il en va tout autrement de la démolition.

Pour les chantiers de démolition qui gravitent autour de la Spezia c'est essentiellement à partir du développement de la construction neuve et avec le désarmement engendré par la crise des frêts que l'activité prend de l'ampleur : au fur et à mesure que les vieux bâtiments se révèlent d'une rentabilité douteuse et que les navires de seconde main voient leur prix s'affaisser et surtout à partir du moment où intervient, sur le plan italien, une prime à la démolition. On se trouve ainsi en présence d'une courbe qui ne présente ni l'aspect en dents de scie de celle de la construction ni le déclin de celle de la réparation; il s'agit d'un profil ascendant avec un fort relèvement en fin de période et dont les indentations se révèlent à l'analyse plus un signe de vigueur qu'une marque de débilité.

Dès 1957, la situation est jugée satisfaisante et des chantiers d'ampleur encore modeste travaillent à un haut pourcentage de leur capacité [30]. A partir de 1960, c'est beaucoup mieux encore : les chefs d'entreprise se félicitent de pouvoir acheter des navires à bas prix tant en Italie qu'à l'étranger, l'une d'entr'elles vient de s'attaquer à une grosse unité de guerre, une autre vient de naître à Portovenere, toutes sont occupées à 100 %. En Juin, une nouvelle coque arrive pour le dépeçage et « le travail est vraiment intense » [31]. Ce n'est qu'à l'automne 1961 que le ton change : en septembre, à l'exception de deux chantiers de faible taille, tous ont, soit

(28) (83) et (79) comportent une partie homologue de la Rassegna des Compere sous les titres de « Congiuntara economica del mese » pour le premier, de « Movimento economico » pour le second, chacune consacrant un paragraphe au moins à l'industrie. Moins étoffés ces compte rendus mensuels sont cependant de grande valeur. On les a utilisés et cités en références de la même façon que ceux des Compere.

Pour ce paragraphe les notations les plus caractéristiques sont contenues dans les n°ˢ de septembre 1960 et novembre 1961.

(29) (83) numéros de 1961 et 1962, Congiuntura, *passim*.

(30) (100) p. 17.

(31) (83) année 1960, n° 5, p. 20.

arrêté, soit considérablement ralenti le travail et en décembre encore l'activité reste bien flasque; la baisse des produits métalliques ne permets pas, dit-on, d'acheter des bâtiments réformés. Mais dès la fin de l'hiver se manifeste une reprise : en février, plusieurs unités de petit et moyen tonnage sont acquises et en avril de nouvelles tractations prennent corps tandis que le rythme de travail se maintien élevé : d'importantes possibilités d'achat se sont révélées en ce printemps 1962 « à des prix suffisamment rémunérateurs » pour avoir subi « récemment un sensible rabais » [32].

Le progrès est net et même la flexion de l'automne 1961 ne présente aucun caractère inquiétant, bien au contraire. Si l'on tient compte de sa place entre deux périodes d'intense activité, de sa brève durée et de la date à laquelle est votée la loi accordant une prime à la démolition — 5 janvier 1962 — il ne fait guère de doute qu'il s'agisse d'un coup de frein volontaire. A la veille du vote de l'aide à la démolition les chefs d'entreprise suspendent leurs achats pour obtenir une chute des prix des navires à la réforme. Après y avoir réussi — ils le reconnaissent expressément en faisant état du rabais sensible et récent — ils reprennent leurs achats. L'entreprise de démolition fait la loi sur le marché et les positions de la branche sont solides.

Moins encore que Gênes dans la réparation, la Spezia n'est une exception dans le domaine de la démolition. L'observation directe révèle un comportement analogue dans tous les chantiers de démolition ligures et les données numériques confirment cette marche d'un même pas en fonction de la nécessité de jour en jour plus affirmée de rajeunir les flottes marchandes pour leur conserver une rentabilité convenable. Au début de 1958, on ne compte pour tout le compartiment maritime ligure que deux navires totalisant à peine plus de 9 000 tonneaux voués au chalumeau. Ils sont 24 au début de 1961, représentant près de 140 000 tonneaux. Le volume à démolir a été multiplié par 15 en 4 ans !

NAVIRES DU COMPARTIMENT MARITIME DE GÊNES EN DÉMOLITION

Période	Nombre	Tonnage
au 1.1.1958	2	9 039
au 1.1.1959	12	65 661
au 1.1.1960	16	76 968
au 1.1.1961	24	137 959

La question qui vient à l'esprit est celle de l'incidence d'une éventuelle suppression de la prime à la démolition. La démolition navale n'est-elle pas aussi menacée que la construction et la disparition de la prime à la tonne poids ne risque-t-elle pas d'avoir pour elle des effets aussi désastreux qu'en eut la suppression de l'aide à la réparation ? Il ne le semble pas : la démolition prend son essor trop tôt pour que l'institution de la prime n'ait pas été une occasion de surprofit plutôt qu'un facteur de relance. D'autre part le marché du navire à réformer déborde largement les cadres régional et national. A la différence de ce qui est pour la construction et la réparation, la démolition est plus indépendante de la conjoncture locale et la vie qui l'anime comporte moins d'artifice.

Si l'on combine les comportements des deux activités qui complètent le travail des chantiers, on aboutit finalement à l'individualisation de trois grandes phases chronologiques. Dans un premier temps, jusqu'en 1955, la réparation est en crise et la démolition ne travaille qu'au ralenti. Dans une seconde période, entre 1955 et 1957, incluse, la réparation reprend vie tout en plafonnant au-dessous des hauts niveaux qu'elle avait connus jusqu'à la fin de la période de reconstruction cependant que la démolition ne fait encore que vivoter. Au cours d'une troisième époque, enfin, après 1957, la réparation est entraînée dans une rechute qui la ramène brutalement à une somnolence comparable à celle des pires jours de la crise 1954 alors que tout au contraire la démolition prend un essor d'une ampleur qu'elle n'avait jamais connue et qui s'affirme durable.

Il n'est pas discutable que la raison fondamentale du manque de vigueur et de résistance de la réparation est un manque de modernisation et de rationalisation. Il est non moins remarquable que si la démolition est en pleine santé, c'est aussi la forme qui s'accomode le mieux d'un défaut d'outillage et d'organisation dans le tryptique des industries du navire.

(32) (83) année 1962, n° 2, p. 18 et n° 3, p. 21.

IV. — BILANS DES INDUSTRIES NAVALES LIGURES

Les documents financiers et comptables des principales entreprises navales ont la précieuse vertu de permettre un contrôle des conclusions auxquelles conduisent les analyses fonctionnelles et, parfois, d'apporter une précision supplémentaire. Dans l'ensemble ils confirment les résultats acquis tant pour la construction que pour la réparation et la démolition encore que les trois formes d'activité se mêlent assez souvent et s'associent indistinctement pour engendrer le profit ou la perte globaux d'une entreprise si bien qu'on est contraint de grouper les affaires en fonction de leur activité dominante et non point unique. Ils font en outre ressortir de curieuses disparités entre sociétés de même dominante productive. Ils permettent enfin d'évaluer l'apport global des industries du navire à l'ensemble de la Ligurie centrale et orientale aussi bien qu'à chacun des secteurs qui la constituent.

VOLUMES D'AFFAIRES DES PRINCIPAUX CHANTIERS LIGURES
(10,6 Lires Italiennes)

	1959	1960
Ansaldo	56 879	64 671
C. del Tirreno	9 500	9 754
C.A.M.E.D.	4 090	1 301
O.A.R.N.	3 364	2 760
Campanella	474	590
O.M.S.A.	947	961
Verrina	895	1 281
Campanella Ascenso	286	815
C. del Golfo	844	1 301
C. Bargiacchi	113	146
A.R.D.E.M.	1 646	1 823
Ensemble	79 038	85 403

Source : Bull Soc. it. P.A.-

1) Grands chantiers à dominante constructive.

La dominante constructive rassemble trois grandes entreprises qui constituent chacune un cas d'évolution originale : la Société des Cantieri del Mediterranéo, la Société des Cantieri del Tirreno, la Société Ansaldo.

Les C.A.M.E.D. constituent une réserve de 24 000 000 de Lires, augmentent la valeur de leurs outillages, installations et biens immeubles de 243 millions et accroissent leur fonds d'amortissement de 460 millions au cours des 4 exercices 1957 à 1960 [33]. Dans le même temps, par contre, la valeur de leur portefeuille titres et participations, s'atrophie de 87 millions et les comptes d'exercices se soldent par une perte de près de 400. Le résultat final est un gain de l'ordre de 240 millions soit d'une soixantaine par an en moyenne. C'est déjà peu pour un capital social de quelque 500 millions et des immobilisations d'installations de 1 750. Surtout les volumes d'affaires font ressortir une chute grave de l'ordre d'un bon tiers correspondant à une différence de profits déclarés de plus de 500 millions. Enfin ce n'est qu'exceptionnellement, en 1959, qu'apparaît un exercice laissant un profit apparent. La perte de vitesse est évidente : c'est la confirmation de ce que montrait l'analyse des carnets de commande et des lancements.

Les Chantiers du Tirreno accroissent leurs réserves de 113 millions, leur poste installations et immeubles de 1 167, leur fond d'amortissement de près de 1 450, leurs participations d'une cinquantaine [34]. En même temps chaque exercice laisse apparaître un profit déclaré de sorte que finalement les quatre exercices caractéristiques 1957, 1958, 1959 et 1960 qui correspondent à la phase de dépression récente, se soldent par un gain frôlant les trois milliards : une moyenne de quelque 750 millions par an ce qui est fort respectable pour un

(33) Sur les données financières des C.A.M.E.D. (80) p. 534.
(34) Sur les données financières des Cantieri del Tirrano (80) p. 516.

capital social de 700. Sans doute les bénéfices déclarés décroissent-ils de plus de moitié entre 1957 et 1960 mais de l'une à l'autre des deux dernières années le volume d'affaires réalisé va croissant. Si les chantiers du Tirreno ont été éprouvés, ils n'en constituent pas moins un cas rigoureusement inverse du précédent. Ici encore se trouvent pleinement confirmées les indications précédemment recueillies : les chantiers du Tirreno — qui constituent le seul exemple de grande entreprise ayant opéré une réduction de ses installations — sont aussi sains que les C.A.M.E.D. le sont peu.

Entre ces deux pôles se situe l'Ansaldo [35]. Aucun de ses exercices ne se solde par un bénéfice déclaré, bien au contraire. Le compte profits et pertes, déjà négatif en 1956, qui fut pourtant une année de vaches grasses pour l'ensemble de la construction navale ligure, ne laisse percevoir que des déficits croissants : ils doublent entre 1956 et 1957, ils doublent presque de nouveau entre 1957 et 1958. L'atténuation de la perte en 1959 n'est pas confirmée en 1960 car si l'on passe d'un déficit de 1 887 millions de Lires à un déficit de 1 598 ,ce second nombre ne correspond qu'à 9 mois d'activité, le Conseil d'Administration ayant décidé de substituer le 31 décembre au 31 mars pour date d'arrêt des comptes. Ce n'est guère qu'en 1961 que se manifeste une amélioration : au cours de cet exercice, la perte se réduit aux alentours du milliard tandis que le chiffre d'affaires passe d'un peut moins de 57 milliards à près de 65. Au total pour les quatre ans retenus pour les deux autres entreprises l'Ansaldo totalise plus de 10 milliards de pertes déclarées.

VARIATIONS DE CAPITAL DE LA SOCIÉTÉ ANSALDO ENTRE 1948 ET 1960

Date	Opération	Capital 10. Lires	Valeur nominale action (Lires)
Janvier 1948		500	200
Octobre 1949	Réduction valeur nominale	5	2
" "	Regroupement des actions	5	200
" "	Emission d'action en option à 200 L (99 ; I)	500	200
" "	Apport d'activité indust.	3 725	200
Janvier 1952	Réduction valeur nominale	1 862,5	100
" "	Emission d'action en option à 100 L (3 : 5) et d'actions sans option.	3 000	100
Décembre 1953	Réduction valeur nominale	1 500	50
" "	Regroupement d'actions	1 600	1 000
Janvier 1954	Emission d'actions en option à 1 025 L (3 : 1)	6 000	1 000
Novembre 1954	Emission d'actions en option à 1 000 L.	9 000	1 000
Février 1959	Réduction valeur nominale	5 400	600
" "	Regroupement d'actions	5 400	1 000
" "	Emission d'actions en option à 1 000 L (1 : 1)	10 800	1 000
Mars 1960	Réduction valeur nominale	7 560	700
" "	Regroupement d'actions	7 560	1 000
" "	Emission d'actions en option à 1 000 L (1 : 1)	15 120	1 000
Novembre 1960	Réduction valeur nominale	13 230	875
" "	Regroupement d'actions	13 230	1 000
" "	Emission d'actions en option à 1 000 L (1 : 7)	15 120	1 000

Source : Bull soc. it. P.A.-

(35) Sur les données financières de l'Ansaldo (80) p. 475.

Dans le même temps la valeur des installations s'accroît de 7 600 millions, le fond d'amortissement se gonfle de près de 3 900 et les participations de 394. Par contre, à trois reprises, en février 1959, en mars 1960 et en novembre de la même année, le capital social est dévalué et reconstitué ou augmenté par des injections d'argent frais. Plus de 8 milliards 700 millions sont ainsi passés par pertes. Il reste ainsi 1 723 millions gagnés sur les postes installations, amortissement, participations et capital en face de 10 milliards de pertes d'exercices. Dans les 4 ans 1957-1960, l'Ansaldo n'a travaillé que pour perdre finalement plus de 7 milliards. Sa situation paraît d'autant plus lamentable que l'Ansaldo n'a pas attendu cette période pour dévorer du capital : c'est un fait bien connu que depuis 1948 il faut sans cesss lui faire subir des opérations de réduction pour compenser plus de 12 500 millions dévorés.

Cette situation ne traduit cependant pas une réalité ni surtout une réalité navale ligure. D'une part, en effet, les bilans globaux de l'Ansaldo ne sont pas seulement le résultat de l'activité des chantiers relevant de la société; ils englobent les résultats d'exercice d'établissements de mécanique comme le Meccanico de Sampierd' Arena ou les installations Fossati dont l'analyse morphologique faisait ressortir l'ampleur considérable et dont l'activité se traduit par d'énormes pertes. D'autre part, le bilan général participe pour une part non négligeable de l'activité du chantier de Livourne qui lui aussi ne cesse d'accumuler les déficits. Il n'est possible que d'opérer par estimation pour apporter la correction nécessaire. On ne doit cependant pas être loin de la vérité en admettant que les chantiers de Sestri et du Muggiano travaillent dans l'ensemble sans pertes ni profits sensibles.

Ainsi à mi-chemin entre les C.A.M.E.D. désespérants et les prospères chantiers du Tirreno, l'Ansaldo pour sa part navale, traduit bien la situation générale de la construction ligure avec son malaise persistant, son retard technique et les tardifs efforts qui tentent de la moderniser.

2) Moyennes entreprises à dominante de réparation et de démolition.

Généralement d'une puissance financière modeste, les entreprises dont l'activité ne repose pas sur la construction constituent une bien plus longue série. Deux d'entr'elles offrent des cas particuliers : La Campanella Ascenso qui, éclectique, fait à la fois de la petite construction, de la réparation et de la démolition de telle sorte qu'elle représente une sorte de transition et l'A.R.D.E.M., « Azienda Ricuperi Demolizioni Marittimi », qui ne s'emploie comme sa raison sociale l'indique qu'à la démolition et à la récupération. Toutes les autres partagent leur activité entre la réparation et la démolition avec cependant des préférences diverses.

Bénéficiaire en 1957, la Campanella Ascenso n'accuse plus que des pertes déclarées dans les deux exercices suivants pour laisser apparaître de nouveau des profits d'exercice en 1960 et, cette fois, très forts [36]. Entre 1959 et 1960 son volume d'affaires s'enfle de 186 % et le rapport entre la croissance du profit apparent et le gonflement du chiffre d'affaires de l'une à l'autre de ces deux années est de l'ordre de 6 %. Les postes immeubles, installations et amortissement s'étoffent sérieusement. Il est manifeste que l'affaire a profité du boom de la construction procédant de la Tambroni. Elle prend une part évidente à la renaissance actuelle de la démolition. La réparation semble par contre lui être d'un secours limité. Elle s'efforce incontestablement à une certaine modernisation.

L'A.R.D.E.M. accuse un amenuisement de ses réserves de plus de 50 millions entre 1957 et 1960, et, à travers quelques fluctuations, son fond d'amortissement demeure inchangé entre le début et la fin de la période [36]. Mais la valeur de ses installations double à peu près dans le même temps, et, après des pertes d'exercice sévères en 1957, ses profits se relèvent et ne cessent de croître, si bien qu'elle peut distribuer 12 % de dividendes en 1960. Manifestement l'A.R.D.E.M. participe au réveil de la démolition.

Ces deux cas mis à part, les Officine Meccaniche Navali Campanella, l'O.M.S.A. (Officine Maritime), l'O.A.R.N. (Officine Allestimento e Riparazioni Navali), et la Verrina composent un groupe faisant la meilleure part à la réparation ou à l'armement et à l'équipement de finition et se classent dans l'ordre pour les résultats financiers [36].

La Campanella voit considérablement décroître ses bénéfices déclarés entre 1957 et 1960 où l'on passe de l'indice 100 à 13,5, 13,5 encore et finalement 6,3. En aucun cas cependant n'apparaissent des pertes et les volumes d'affaires croissent de 474 millions en 1959 à près de 600 en 1960. Surtout la valeur des installations croît de 25 millions, le fond d'amortissement d'à peu près autant et les réserves passent de 2 à 108 millions. L'effort de modernisation est sans doute bien limité. Dans l'ensemble, les quatre ans ont totalisé des gains de l'ordre de 300 millions, toutefois, ce qui pour 60 millions de capital et moins de 200 millions d'installations représente encore une honorable rentabilité.

(36) (80) Campanella Ascenso, p. 721, Ardem, p. 722, Officine Campanella, p. 697, O.M.S.A., p. 629, O.A.R.N., p. 526, Verrina, p. 578.

A l'O.M.S.A., les profits apparents ne manifestent qu'une faible décroissance qui va de pair avec une augmentation de près de 50 % de la valeur des installations et le doublement du fond d'amortissement. Mais les réserves, ne gagnant que 2 millions, restent minces et, au total, les gains se réduisent à quelque 75 millions par an ce qui, pour près de 550 de capital et d'installations ne laisse qu'une rentabilité de 14 % bien inférieure à celle de la Campanella, tandis que la facturation croît à peine d'un peu plus de 2 % entre 1959 et 1960.

A l'O.A.R.N. les réserves augmentent de 42 millions dans les quatre ans, les amortissements de 300, les installations de près de 850 : au total près de 1 200 millions. Mais les profits déclarés ne se contentent pas de décliner comme à la Campanella : dès 1959, ils deviennent négatifs et très fortement si bien que les quatre ans se soldent par une perte de quelque 340 millions à ce poste. On se trouve finalement avec un gain d'ensemble de 850 millions pour un capital de 500 et des installations de plus de 2 500, c'est-à-dire déjà loin de la rentabilité de la Campanella : quelque 7 % contre pas loin de 25. Enfin alors que la facturation atteignait plus de 3 360 millions de Lires en 1959, elle s'affaisse à 2 760 l'année suivante.

A la Verrina aucun des exercices ne laisse autre chose que des pertes apparentes, même pas celui de 1960 où pourtant la facturation a bondi de moins de 900 millions de Lires à près de 1 300. C'est à peine si, d'autre part, la valeur des installations et des immeubles accuse une croissance de 15 % en 4 ans. Seul le fond d'amortissement prend de l'ampleur mais à la différence de ce qui était pour la Campanella et surtout pour l'O.M.S.A. ou l'O.A.R.N. il reste très inférieur au capital social. Au total le gain réel n'atteint pas 90 millions pour les quatre ans et la rentabilité reste inférieure à 5 %. Au demeurant, la gestion des « Officine Verrina » devenues « Verrina » tout court par délibération du 30 avril 1959, paraît être restée assez secrète et agitée depuis que le 30 juin 1956, le capital, jusque là de 200 millions, est réduit à 20 en actions d'une lire puis augmenté par une série d'injections d'argent frais.

Un dernier groupe est composé par les Chantiers Bargiacchi et les Chantiers du Golfe, qui, à l'inverse des précédents, font la plus belle part à la démolition et à la récupération [37].

La première de ces deux entreprises naît en 1957 de sorte qu'on ne dispose que des trois bilans 1958, 1959 et 1960. Le premier exercice est bénéficiaire ainsi que le dernier, le second, en revanche laisse une perte apparente. Le fond d'amortissement est inexistant; une modeste réserve se constitue : le poste installations et immeubles croît fortement. En cette période de démarrage, les Chantiers Bargiacchi ont réalisé des gains réels de l'ordre de quelque 13 millions par an; il est vrai qu'il faut tenir compte d'une augmentation de capital par souscription, il semble bien cependant que l'entreprise soit en bonne voie et qu'elle ait commencé de profiter de la vague de démolition italienne qu'elle entendait manifestement exploiter.

Beaucoup moins brillants semblent à première vue les Chantiers du Golfe. La valeur de leurs installations loin de croître à légèrement diminué, il en va de même du fond d'amortissement bien que le capital se soit accru de 80 millions par souscription et les participations, qui furent importantes, ont fondu. Pourtant les éléments positifs ne manquent pas : au poste pertes et profits, on passe de 33 millions de déficit en 1957 à 4 millions de gains en 1960; la facturation qui n'était que de moins de 850 millions en 1959 saute à plus de 1 300 l'année suivante; l'abandon des participations est peut-être un signe de confiance dans l'activité propre de l'affaire, surtout les réserves sont considérables puisqu'elles représentent le triple de l'ensemble capital-installations et les stocks constitués pour une large part sinon en totalité par des coques à démolir n'ont cessé de s'amplifier. Après une période difficile, les Cantieri del Golfo semblent en bonne posture pour profiter d'une époque de rajeunissement de la flotte marchande.

3) Bilan d'ensemble et bilans partiels.

De ces analyses financières dont les résultats peuvent être considérés représentatifs de l'ensemble de l'industrie navale ligure [38] ressortent quatre traits essentiels :

1) Des trois formes de l'activité des chantiers c'est la construction qui fournit le principal apport : quelque 900 millions de Lires un an dans l'autre. C'est elle aussi qui, une fois déduits les déficits ansaldiens imputables aux établissements de pure mécanique, réalise les progrès les plus nets. Le fait est d'abord établi par le calcul du rapport entre le gain réel et la puissance financière détenue; il est vérifié par la comparaison des gains réels et des rentabilités des exercices 1958 et 1960. Les gains réels annuels moyens représentent sensiblement le vingtième de la puissance financière détenue. Ansaldo exclue, on passe d'une rentabilité négative en 1958 à un rapport de plus de 5,5 % en 1960 et la croissance est de plus de 6 % de l'un à l'autre de ces exercices.

(37) (80) Cantieri Bargiacchi, p. 734, Cantieri del Golfo, p. 576.

(38) Les analyses financières ne portent que sur moins d'une douzaine de sociétés mais ces entreprises rassemblent au moins les 9/10 de la puissance financière de la branche.

Mais la puissance financière représentée par les capitaux sociaux et la valeur des installations est telle que la rentabilité moyenne est modeste : moins de 2 %.

La réparation s'affirme de rentabilité nettement supérieure : sur la base des quelque 850 millions de gains réellement acquis par l'O.A.R.N., des 300 réalisés par la Campanella, d'une somme approximativement identique pour les O.M.S.A. et des apports moindres mais non négligeables de la Verrina et de la Campanella Ascenso, par rapport à leur capital et à leurs installations, le rapport annuel est de l'ordre de 9 % en moyenne. Il ne s'agit quand même que de quelque 420 millions, moins de la moitié de ce que laisse chaque année la construction. Enfin, la réparation accuse un très fort déclin : les comptes apparents conduisent d'un profit de près de 240 millions en 1957 à un déficit de plus de 270 quatre ans plus tard; la rentabilité qui était de 15 % en 1958 tombe à 4 à 1960.

L'apport de la démolition est le plus faible et de très loin. Aux termes des déclarations, elle paraît coûter plus de 70 millions par an à la Ligurie en moyenne au cours des quatre exercices caractéristiques 1957-1960 et, même en admettant des dissimulations et des apports accessoires des firmes réparatrices, elle ne saurait que contribuer pour une part fort modeste à l'enrichissement de la Ligurie. Ses progrès sont, par contre remarquables : de l'ordre de — 2 en 1958, sa rentabilité se hausse au-dessus de 1 en 1960 et tandis que l'exercice 1957 laisse apparaître une perte de 200 millions dès 1958 apparaît un profit de 5 qui approche de la vingtaine deux ans plus tard.

2) Au total et pour l'ensemble de la Ligurie centrale et orientale, l'industrie navale n'est que d'un rapport limité aussi bien en valeur absolue que comparativement à sa puissance. Etabli en moyenne aux alentours de 1 300 millions par an, c'est à peine s'il représente 7,5 % du capital social des trois branches composantes et il se réduit à moins de 2 % si l'on tient compte aussi de la valeur des installations; valeurs plus que modestes si on les compare à celles de tant d'autres activités industrielles.

3) Cette triple série de résultats confirme pleinement les enseignements de l'observation directe et du comportement des commandes et de la production. Les comptes financiers reflètent fidèlement les variations d'activité des entreprises et du marché depuis le fructueux ajustement des chantiers du Tirreno jusqu'à la naissance des chantiers Bargiacchi en passant par l'asphyxie des C.A.M.E.D. et les avatars de l'Ansaldo. On y retrouve l'exacte image des difficultés parmi lesquelles se débat la construction ligure, du déclin précipité de la réparation et de son glissement hors de Gênes, du réveil de la démolition.

4) Par delà ces confirmations les comptes montrent d'une part que la construction se comporte de façon moins décevante qu'on n'aurait pu le craindre au simple examen des carnets de commandes et à la lecture des doléances dont regorgent les publications professionnelles parce qu'elle comporte des entreprises très saines. Et cette juxtaposition d'affaires rentables et déficitaires ne se limite pas à la construction ni ne saurait s'expliquer par des insuffisances et des fautes de gestion. Systématique, la contradiction reporte l'intérêt sur la nature profonde d'entreprises anormalement opposées dans leurs résultats et de cela émerge un fait nouveau.

Dans la construction navale, le contraste est éclatant entre les chantiers ansaldiens — même si les pertes essentielles de l'entreprise doivent être imputées à d'autres établissements — et les C.A.M.E.D. d'une part, les chantiers du Tirreno d'autre part. Dans la réparation si toutes les entreprises voient leur situation se détériorer au cours des années cruciales 1957-1960, à l'exception de l'éclectique Campanella Ascenso, et de la douteuse Verrina, il est remarquable de constater que seule l'O.A.R.N. accuse des pertes réelles alors que les O.M.S.A. et la Campanella n'enregistrent que des manques à gagner. Or l'Ansaldo, les C.A.M.E.D. et l'O.A.R.N. sont des entreprises à participation d'Etat tandis que toutes les autres sont des entreprises rigoureusement privées. Le malaise qui, à des degrés divers, atteint les industries ligures du navire prend dans les entreprises I.R.I. et dans celles-là seules, l'allure d'une crise redoutable qui menace d'être mortelle pour les installations implantées au-delà de Savone-Vado, celles des C.A.M.E.D.

Par là se trouve posé un problème qui rejoint celui de l'échec de la réforme des chantiers ligures et qui ne se résout que replacé dans le cadre plus vaste de l'ensemble de nos rivages.

V. — LA SUBORDINATION AU TRAFIC

Par le maintien de structures étriquées et une fréquente lenteur à se dégager des méthodes de faible rendement et de coûts excessifs, les industries du navire témoignent des poids du passé. Sitôt achevée la facile période de reconstruction, elles se sont trouvées plongées dans un profond malaise rendant indispensable le soutien de l'Etat. Mais l'attachement au passé est un caractère désormais reconnu de nos rivages et le recours à l'aide gouvernementale déborde bien au-delà de la Méditerranée. Ce n'est donc ni dans l'un ni dans l'autre que consiste la révélation des industries navales. L'important, c'est que l'aide ait été plus efficace en Provence centrale qu'en Ligurie.

Il saute aux yeux que les conditions diffèrent, ici et là. Dans la vaste extension de son complexe le secteur toulonnais est dépourvu de fonction et de puissantes assises commerciales. Il en va exactement à l'inverse en Ligurie, parlons clair, à Gênes d'où finalement procède et où aboutit le plus clair de l'industrie navale. Il y a donc un rapport certain entre le grand trafic et les industries du navire mais il apparaît aussitôt que ce rapport prend des formes inattendues.

Il est simple à La Seyne. Les industries navales y son fondamentales et les maintenir vigoureuses était une nécessité vitale. On s'est donc lancé dans la bataille de la réforme des chantiers d'un seul élan et pour la gagner. Plus exactement, aucune force n'est venue contrarier l'impulsion venue de plus haut, aucune arrière pensée la détourner de son but.

En Ligurie s'affrontent des positions plus diverses. D'une part l'industrie navale privée opère, avec les Chantiers du Tirreno, des ajustements analogues à ceux de La Seyne. D'autre part se manifeste un divorce entre une politique générale de développement de la mécanique navale et les desseins de l'armement local.

Ce n'est que superficiellement que les efforts pour maintenir et perfectionner les chantiers peuvent paraître accessoires et incohérents. Tout s'éclaire si l'on cesse de se placer dans une optique de rentabilité immédiate et lorsqu'on donne son poids à la chronologie. Dans ses premières modalités l'aide à la construction et à la réparation est sans équivoque; les projets de 1960 et de 1961 interviennent après le démembrement de la Tambroni : ils ne sont qu'un expédient pour maintenir intacte ou développer la capacité de production des chantiers.

Liée depuis le traité de Rome instituant le Marché Commun, l'Italie ne peut décider elle seule le maintien d'une aide gouvernementale. Conformément aux stipulations des articles 92 et 93 du traité le gouvernement italien remet le 11 août 1960 le texte du projet de loi du 31 mars 1961 à la Commission compétente de la C.E.E. (39). Se référant à ces mêmes articles et voyant dans le projet italien un fait de nature à accentuer la disparité de condition entre les divers chantiers navals de la Communauté, la commission le rejette. D'autant plus catégoriquement d'ailleurs que l'on approche de 1964, date à laquelle, avec le passage à la troisième étape d'organisation du Marché Commun doivent disparaître les derniers soutiens susceptibles de créer des disparités de fonctionnement entre les entreprises des divers Etats membres.

Le 8 mars 1961, toutefois, la Commission revient sur son refus premier et notifie au gouvernement italien une décision dont l'article premier considère le projet de loi modifiant la Tambroni compatible avec le Marché Commun. C'est qu'entre-temps, en février, le gouvernement italien s'est engagé à présenter à la Commission de la C.E.E., dans les six mois, suivant l'approbation du projet de loi d'aide un programme définitif d'assainissement de l'industrie navale et la décision corrective de la Commission prend formellement acte de cet engagement considéré même comme un attendu la conditionnant expressément.

En fait la procédure italienne est subtile. L'engagement gouvernemental de février 1961 vis-à-vis de la Commission de la C.E.E. s'accompagne d'un rapport qui n'est pas autre chose que la copie du projet dressé par les Ministres de la Marina Mercantile et des Participazioni Statali avec toutes ses lacunes, imprécisions et faiblesses. En dépit des promesses faites et tout au moins jusqu'à la fin de 1962, le gouvernement italien s'est borné à adresser à la Commission de la C.E.E., en décembre 1961, un second rapport sur « les perspectives de réorganisation de la construction navale italienne » et ce document se révèle à l'examen plus vague encore et d'une moindre portée que celui de février pourtant présenté comme hâtivement établi et tout provisoire. Le rapport de février était formel : tous les travailleurs libérés par la modernisation des chantiers seraient reclassés. En décembre, on se borne à envisager des mises à la retraite anticipées et l'élaboration d'un mécanisme de dégagements volontaires reposant sur l'appât d'une prime dont l'efficacité est d'autant moins

(39) L'article 93 du traité instituant le C.E.E. dispose :

« La commission procède avec les Etats membres à l'examen permanent des régimes d'aide existant dans ces Etats. Elle leur propose les mesures opportunes qu'exige le développement progressif ou le fonctionnement du Marché Commun.

« Lorsque la Commission, après avoir ordonné aux intéressés de présenter leurs observations, constate que l'aide apportée par un Etat, n'est pas compatible avec le Marché Commun conformément à l'article 92 ou qu'une telle aide est accordée de façon abusive, elle décide que l'Etat intéressé devra la supprimer ou la modifier dans un délai qu'elle fixe.

« Lorsque l'Etat en cause ne se conforme pas à la décision de la Commission dans le délai prescrit, la Commission ou un autre Etat intéressé peut saisir directement la Cour de Justice en dérogation aux articles 169 et 170.

« A la demande d'un Etat membre, le conseil décidant à l'unanimité, peut décider qu'une aide instituée ou à instituer par cet Etat, est considérée compatible avec le Marché Commun par dérogation à l'article 92 ou aux réglementations qui en découlent lorsque des circonstances exceptionnelles justifient une telle décision.

« Lorsque la Commission a entamé la procédure, le recours de l'Etat intéressé au Conseil a pour effet de suspendre cette procédure tant que le Conseil ne s'est pas prononcé. Toutefois si aucune décision du Conseil n'est intervenue dans les trois mois suivant le recours, la Commission délibère.

« Les projets destinés à promouvoir ou à modifier une aide gouvernementale sont communiqués à la Commission en temps utile pour qu'elle formule ses observations. Si elle juge qu'un projet n'est pas compatible avec le Marché Commun selon la définition de l'article 92, la Commission entame sans délai la procédure prévue. L'Etat, membre intéressé ne peut donner d'exécution à son projet avant que la procédure ait abouti à une décision définitive.

certaine qu'elle exige une conjoncture fortement expansionniste. On échappe difficilement à l'impression que les promesses faites à la Commission de la C.E.E. n'avaient pour but que de vaincre ses répugnances et que les rapports de février et décembre 1961 ne sont qu'œuvre de circonstance et dilatoires.

Trois arguments complémentaires viennent étayer le raisonnement :

1) A mesure que le temps passe l'urgence d'un assainissement apparaît moins pressante aux observateurs qui ne se dissimulent nullement que modernisation et limitation de la capacité des installations sont deux choses distinctes.

En 1961 et 1962, pour le chroniqueur de la Chambre de Commerce de Gênes : « c'est la modernisation des chantiers et non la diminution de leur potentiel qui crée une disponibilité d'emploi » et, pratiquement, l'allègement de main-d'œuvre prévu « n'aura aucun effet dans le sens d'une diminution du potentiel productif » [40]. Au début de l'automne 1963, le même chroniqueur affirme encore la nécessité d'éliminer ou de reconvertir les installations les moins compétitives et de moderniser les autres comme on le fait pour l'Ansaldo-Sestri, mais il ressort de ses propos que l'on cherche toujours à attirer 400 000 tonneaux de commandes pour employer la capacité existante, sinon accrue [41].

2) A mesure qu'approche l'échéance de juin 1964 les organismes para-étatiques et les gouvernants prennent de plus en plus ouvertement position en faveur d'un renouvellement de l'aide. En août 1963, le rapport de gestion de la Fincantieri, constatant que les chantiers du groupe n'ont plus enregistré une seule commande depuis mars 1962 conclut à la « nécessité de maintenir le régime d'aide qui aurait dû cesser avec l'année 1964 conformément aux dispositions du traité instituant la Communauté Economique Européenne ». Ce sont les termes exacts dans lesquels le commentateur ligure rend compte de cette recommandation impérative d'un organisme gouvernemental. Il ajoute d'ailleurs qu'« en conséquence il est à présumer... que la question sera remise en discussion et qu'une nouvelle prorogation sera accordée dans le cadre de la C.E.E. », arguant des difficultés éprouvées par les chantiers français, allemands, belges et néerlandais encore qu'il les juge, honnêtement, bien moindre. Enfin en septembre à la Chambre et en octobre au Sénat, le ministre de la Marine déclare sans ambage : « Dans l'immédiat, il faudra procéder au renouvellement de la loi du 31 mars 1961 sur l'aide en faveur des chantiers dont l'effet doit cesser au 30 juin 1964 et qu'il est indispensable de prolonger... » [42].

3) Si les réalisations sont lentes, elles comportent plus de modernisation que de reconversions. Il faut attendre février 1963 pour voir résoudre l'irritant problème du chantier labronique, encore la solution n'en est-elle que très partiellement une. La gestion du chantier passe à une société libournaise nouvellement constituée : « Cantiere Navale Luigi Orlando S.P.A. » L'Ansaldo se trouve allégée d'une installation mal implantée et n'aura plus à distraire à son profit des ordres nécessaires à Sestri et au Muggiano. Mais l'établissement labronique continuera de fonctionner tel quel jusqu'à la fin 1964 pour achever les constructions en cours et il n'est plus question de le reconvertir en totalité. Après 1964, le chantier sera spécialisé dans la construction de petites unités (jusqu'à 5 000 tonneaux), la réparation et les travaux relatifs aux bâtiments de plaisance et, d'autre part, un projet de loi (à la rédaction) a pour objet l'affectation de 8 milliards de Lires pour la construction en dix ans d'un second bassin de carénage capable de recevoir des coques de 60 000 tonneaux.

Il n'est pas moins clair que les coups de boutoir ont été portés à la Tambroni par les armateurs. Les lacunes du premier texte réglementaire et la longue période de mise au point qui précède la loi Cassini et son plan financier méritent sans doute des critiques mais l'offensive contre les dispositions de la Tambroni surprennent déjà par leur précocité et par leur virulence. Sans doute à la fin de chaque exercice des tonnages considérables restent-ils à attendre leur admission au bénéfice de l'aide : plus de 300 000 tonneaux pour l'ensemble des chantiers italiens et 150 000 en gros pour les installations ligures en 1957-1958, 350 000 et près de 250 000 en 1958-1959, 470 000 et 226 000 en gros en 1959-1960, 78 500 pour la seule Ansaldo en 1960-1961. Sans doute aussi y a-t-il là des queues d'indemnisation qui portent sur un nombre respectable de milliards. Il n'y a pourtant rien d'exceptionnel dans ces retards; des entreprises aussi puissantes que les affaires de construction navale savent d'ordinaire s'accommoder de telles lenteurs administratives, et on ne les voit guère manifester de mécontentement.

Par contre, en même temps que les chantiers battent de l'aile, la flotte marchande veillit et cesse pour une bonne part d'être compétitive. Au 1er juillet 1962, quarante deux pour cent du tonnage de commerce italien est âgé de plus de 15 ans contre 25 en U.R.S.S. et dans le Royaume-Uni, 24 aux Pays-Bas, 23 en Suède, 19 en France, 17 au Japon, 13 en Allemagne Occidentale; 10 % de ce tonnage est désarmé en Italie et seule la marine grecque est plus touchée tandis que les pourcentages tombent à 3 en France et au Liberia, à 2 en Grande-Bretagne, à 1 en Norvège, plus bas encore dans la République Fédérale, au Japon, aux Pays-Bas,

(40) (75) février 1961, Rassegna, p. VI; décembre 1961, Rassegna, p. VI et VII; février 1962, Rassegna, p. XII-XIII.
(41) (75) mars 1963, Rassegna, p. XI.
(42) (75) septembre et novembre 1963, Rassegna.

en Suède; et la situation est pire dans le compartiment de Gênes qui « tend à devenir un réservoir de vieux navires » [43].

Il paraît impensable que l'armement puisse faire obstacle à la réforme des chantiers; aussi bien s'en défend-il énergiquement et par l'organe de ses plus hautes autorités, le Président de la Confédération Italienne des Armateurs, par exemple, qui insiste en juillet 1963 sur l'évident intérêt des Compagnies de Navigations à payer moins cher leurs outils de travail et sur l'inconvénient que présentent pour tous des entreprises vendant au-dessous du prix coûtant [44]. Il semble toutefois, que dans le moule où elle a finalement été coulée, l'aide primitivement réservée aux chantiers soit pour les sociétés de transports maritimes un excellent moyen de rajeunir leur matériel à bon compte.

Au demeurant ce sont bien, au printemps 1959, l'Assemblée des Armateurs Libres tenue à Rome puis, en écho, celle des Armateurs Libres de Gênes qui mènent le combat pour la révision de la Tambroni, motivant et argumentant à l'envie en faveur d'un crédit à l'armement.

Et en juin 1960, le rapport de la « San Giorgio Armamento Libero » revient à la charge en insistant sur les modalités selon lesquelles devra s'appliquer le crédit aux armateurs : le taux des prêts doit être conçu de façon à ne pas porter sur les sommes qui constituent la participation de l'Etat, pour le reste ce taux ne devra en aucune façon excéder celui que paient les armateurs d'autres pays où des mesures analogues sont en vigueur, « bref, pas d'intérêt qui aille au-delà de 3 %, (taux qui d'ailleurs tend à baisser, voir l'Allemagne et le Japon) de façon à attirer la clientèle étrangère » [14].

On conçoit que les projets nationaux aient dû faire leur part à des associations groupant plus de 140 sociétés disposant de plus d'un million de tonneaux de jauge. L'important c'est le poids des sociétés d'armement ligures : que les intérêts de l'armement paraissent l'avoir emporté laisserait supposer *un rapport de subordination des industries navales au trafic dès qu'il prend de l'ampleur.*

La volonté de maintenir à tout prix une forte capacité de production à l'aide d'installations et d'entreprises nationalisées reste un second trait à retenir qui se précise avec les industries du métal.

(43) Lloyd's Register, Chamber of Shipping U.K. (75) octobre 1963, p. XVI.
(44) (75) août 1963, Rassegna.

CHAPITRE IV

LES INDUSTRIES DU MÉTAL

Production et transformation des métaux ne voient croître que dans une infime proportion l'effectif de leurs travailleurs entre les deux plus récents recensements. La faiblesse de cette croissance ne préjuge toutefois nullement du comportement d'un secteur de l'activité industrielle où d'une part les outillages prennent une grande importance et qui rassemble d'autre part des branches fort diverses. Dès le départ petite mécanique et métaux non ferreux s'individualisent dans un contraste qui donne plus de profondeur au problème des influences allogènes. La sidérurgie se classe à part en raison de la rareté de ses implantations et de ses structures originales. La grande mécanique constitue un dernier élément caractérisé par un extrême contraste de développements.

I. — PETITE MÉCANIQUE ET MÉTAUX NON FERREUX

Petite mécanique et métaux non ferreux offrent des comportements contraires tant dans leurs formes que dans leurs structures.

1) La petite mécanique.

On assiste partout à une floraison d'ateliers de petite mécanique. De bout en bout de la frange côtière, chaque centre urbain voit se multiplier les ateliers de réparation, d'entretien, parfois de fabrication de pièces spéciales à la commande. Avec quelque retard, moins d'intensité, une gamme plus restreinte, les intervalles campagnards et les centres ruraux suivent. C'est une éclosion qui n'épargne à peu près aucun secteur et qui pénètre même les domaines montagnards et reculés.

Ainsi en va-t-il pour des départements français, d'Ollioules et de Sanary à Menton et de Théoules à Saint-Etienne-de-Tinée; de même dans les provinces italiennes où il est rare de se trouver en difficulté loin d'une « officine » capable de parer au plus pressé et de ne pas dénicher au chef-lieu un petit atelier dont l'habileté dépasse les espérances [1]. Dans la province de Savone, les ateliers artisanaux de mécanique passent de quelque 660 à près de 890 en huit ans, de 1951 à 1957 [2]. Les proportions sont à peine plus faibles à la Spezia,

(1) Il nous est arrivé de faire réparer un carter crevé par suite de l'éboulement d'un bord de route en surplomb en une journée et certains réglages de soupapes villageois se sont révélés d'une agréable précision.

(2) Registre des Métiers, Anagrafe. La plupart des publications mensuelles des Chambres de Commerce comportent aussi une rubrique des entreprises dont le dépouillement rend compte des croissances et un tableau des faillites et créations. Ainsi l'Anagrafe Commerciale de (79) et les pages vertes du Registre delle Ditte, Iscrizioni, Modificazioni, Cessazioni de (83). Pour les départements français (1), tableau 110 de chaque édition, Etablissements industriels et commerciaux par tranches de salariés et par département et fichier régional I.N.S.E.E.

supérieures dans la province de Gênes et celle d'Imperia où on leur doit de voir passer le nombre d'installations de l'indice 100 en 1951 à 113 en 1961 et l'emploi mécanique à 135 [3]. Cela ne veut pas dire que faillites et liquidation judiciaires soient inconnues; elles apparaissent quand même rares et surtout infimes par rapport aux créations. Dans le Var par exemple, on en compte 8 en 1955 sur un total de 186 et contre 45 dans la seule bâtisse pourtant prospère, 1 en 1956 sur un total de 158 et 37 dans le bâtiment, 12 en 1957 pour 191 et 39, aucune en 1959 et 2 en 1960 contre respectivement 278 et 440, 150 et 196. Dans les Alpes-Maritimes, 32 disparitions en 6 ans sur un total de 1 190 et 145 au bâtiment. *Le développement de la petite mécanique est un phénomène constant dont la généralité ne comporte que des nuances locales.*

Il procède évidemment du progrès de la mécanisation : celle de l'automobile et du cycle à moteur mais aussi de l'agriculture et du foyer domestique, de tous les corps de métier dont les machines ne sauraient se passer de réparations à proportion de leur ancienneté et de leur faible puissance qui les contraint à un effort important. Il semble bien toutefois que la généralité du mouvement et les formes artisanales témoignent d'un transfert en forme convergente des aptitudes traditionnelles à la petite industrie.

2) Minerais et métaux non ferreux.

Au contraire de la petite mécanique, la métallurgie non ferreuse ne prospère qu'à titre tout à fait exceptionnel.

Plomb, zinc et argent n'entretiennent qu'une activité limitée et déclinante. Les installations de l'Unione Industriale Lavorazione Piombo et de la Pertusola ont une production satisfaisante et la seconde société obtient d'excellents résultats financiers. Dans la décade 1948-1958, pour la Province de La Spezia où sont les principales installations, on passe de 2 321 t de zinc à 3 689, de 6 286 à près de 23 600 t de plomb, de 5 600 à 17 000 kg d'argent fin. Pour une base 100, en début de période, on atteint ainsi respectivement des indices de 159, 360 et 304 à la fin et la Pertusola produit, à elle seule, près de 22 000 tonnes de plomb et plus de 17 000 kg d'argent en 1960 à quoi son usine de cadmium de Cretone n'a évidemment rien à voir [4]. D'autre part, si ses profits apparents fluctuent de 600 millions de Lires en 1956 à 266 en 1958, 480 en 1959 et 300 en 1960, la valeur de ses installations croît de moins de 15 à plus de 17 milliards, ses réserves de moins de 2 à plus de 2,6, son fonds d'amortissement de 8 à près de 12 et son capital de 2 880 millions à 4 320 par simple incorporation de sorte que l'action passe gratuitement de 6 à 12 000 Lires [5]. Mais l'usine de Vado de la Monteponi et Montevecchio disparaît et la perte est sensible.

LE MANGANÈSE DANS LA PROVINCE DE GÊNES

	Manganèse	Fer et Fer Cuprifère
1956	40 409	11 800
1957	39 279	13 806
1958	40 896	14 944
1959	49 956	13 413
1960	45 800	10 900
1961	47 100	7 643

Source : District des Mines de Carrare.

Dans le Chiavarais du fait de la concurrence étrangère, l'extraction de manganèse a connu une phase de ralentissement. Mais de méticuleuses prospections ont amené la découverte de nouveaux gisements chiavarais. Les installations travaillent à 100 % et, avec leurs quelque 50 000 t de livraisons annuelles couvrent tous les besoins du marché italien qui n'a pas d'autre source nationale. Pourtant, sur place, seule la F.I.T. emploie du manganèse dans ses fabrications de tubes où elle le mêle à l'acier selon les techniques américaines. Dans le Var, la production de bauxite passe de l'indice 100 à l'indice 235 entre 1950 et 1960,

(3) (20) et (106).
(4) (74) Editions annuelles : Productions industrielles
(5) (80) p. 371.

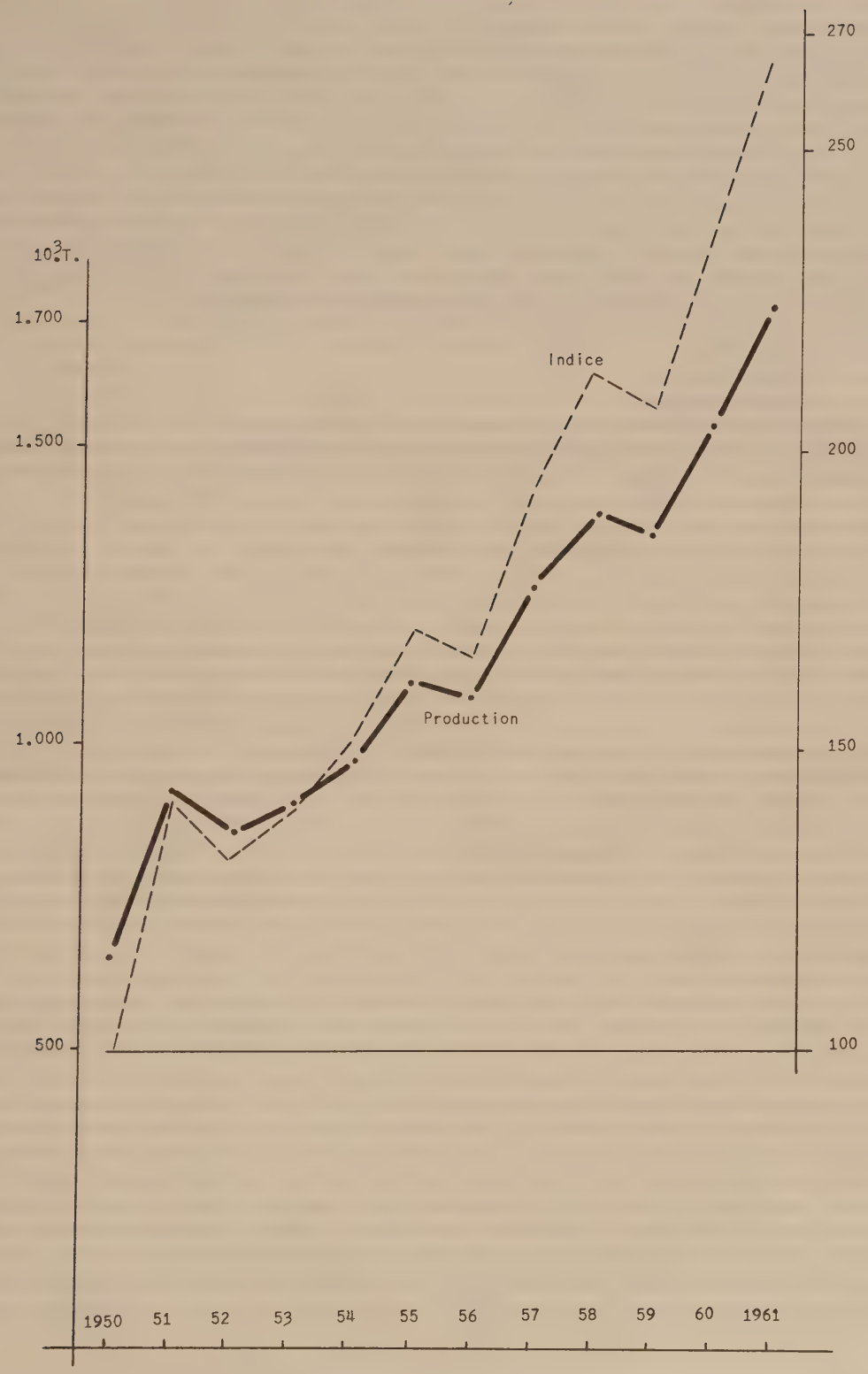


FIG. 30. — *La bauxite varoise.*

à l'indice 266 en 1961. C'est à peine si l'on enregistre quelques légers fléchissements dans la montée de la courbe : en 1952 où l'on retombe à 861 000 tonnes après avoir atteint 920 000 l'année précédente, en 1956 où l'extraction s'abaisse au-dessous de 1 100 000 tonnes après avoir dépassé ce nombre en 1955 et en 1959 où l'on retombe à 1 358 000 tonnes, après avoir dépassé les 1 394. Mais dans chaque cas, d'une part, les différences sont de faible ampleur et d'autre part, le manque à gagner est vite compensé dans un marché parfaitement disposé. Dès 1953, on approche de nouveau la pointe de 1951 (910 000 t contre 920 000). En 1957, avec près de 1 270 000 t, on saute à l'indice 193,5 contre 169 en 1955. En 1960, on franchit le cap des 1 500 000 tonnes : gain de plus de 150 000 tonnes par rapport à 1958 qui compense largement le déclin de 36 000 noté en 1959. Croissance sans histoire sérieuse, uniquement ralentie par des conditions météorologiques défavorables dans ce système où la carrière à ciel ouvert tient une large place et par des travaux d'aménagement. Le développement de la bauxite est particulièrement rapide dans une conjoncture faste. Cependant tout le travail de l'aluminium continue de se limiter à la petite fabrication de casseroles d'Hyères et c'est à Gardanne, à la Barrasse, dans les Alpes et les Pyrénées que restent concentrée la production d'aluminium et d'alumine.

3) Concentration et jeux allogènes.

Le contraste qui se manifeste entre le comportement des établissements de la Pertusola et de la Monteponi ne s'explique nullement par des différences d'approvisionnement; dans les deux cas, la matière première provient de l'Iglesiente sarde. Peut-être procède-t-il pour une petite part des fabrications accessoires : l'argent procure à la Pertusola des revenus que la Monteponi ignore; la différence est mineure. Métallurgie du fer et chaudronnerie sont des discriminants plus sérieux; quand même la raison essentielle est structurale. Le marché des métaux non ferreux est inorganique et fluctuant depuis que la bourse aux métaux de Londres a perdu son caractère mondial. Il ne se traite plus à Londres que 4 % du plomb et du zinc, à côté s'est développé un marché nord américain où les prix se maintiennent 37 % plus forts et en hausse accélérée et 75 % de la production émane de pays la protégeant par des droits et mesures douaniers et disposant de stocks importants [6].

Un pas vers la régularisation du marché avait été effectué avec le stockage stratégique américain, ainsi se constituait un volant capable d'amortir les différences et fluctuations de prix et une demande régulière. Mais les achats nord-américains ont incité certains producteurs à développer démesurément leur activité puis en 1956 les achats américains ont été suspendus. A partir de l'année suivante, les stocks privés se sont alors trouvé décuplés entraînant une conjoncture de crise. Toutefois nombre de mines ont été fermées, les stocks se résorbent, les anglo-saxons tendent à relever leurs prix au niveau de ceux des marchés protégés, de nouvelles utilisations du plomb et du zinc ont été découvertes et un Office d'Etudes des Nations-Unies s'efforce d'en organiser le marché. Aussi la tendance se renverse-t-elle en 1962.

En présence de cette situation, Pertusola et Monteponi ont réagi différemment en fonction de conditions, d'options et de moyens inégaux. Affaire considérable ayant concentré ses intérêts usiniers en Ligurie puisqu'elle ne dispose hors de la région (où elle a son siège) que d'un établissement, consacré au cadmium, la Pertusola porte son effort sur ses outillages spézins et le développement de ses fabrications. Entre 1955 et 1960 plus de 4 500 millions sont investis dans ses usines, et les productions de tuyaux de plomb et de laminés de zinc doublent et sextuplent respectivement dans le seul exercice 1957-1958 qui suit l'arrêt des achats américains [5]. Disposant apparemment d'un moindre capital social (3,6 milliards contre 4,2), divisant sa puissance de transformation entre plusieurs établissements modestes (dont celui de Vado d'une capacité de 12 000 t., thermique et particulièrement vieilli), depuis longtemps orientée vers les investissements extérieurs (plus de 2 500 millions en 1955 contre moins de 575 à la Pertusola) la piémontaise Monteponi opte à la fois pour le statut de trust et de holding. Ainsi jugeant que seule une fonderie de plomb de 100 à 120 000 T annuelle (correspondant à la fourniture des besoins italiens) sera compétitive dans le cadre européen, elle accélère d'une part les prospections dans ses périmètres miniers de Sardaigne, et en acquiert de nouveaux, notamment à Sos Enattos (Nuoro) et d'autre part elle concentre son activité transformatrice dans un unique établissement sarde, celui de San Gavino Monreale, susceptible d'utiliser toute l'extraction sarde, sacrifiant les traditionnelles implantations de Monteponi et de Vado [6]. De même, la Monteponi abandonne certaines fabrications estimées trop complexes (les peintures) ou « passives » (l'électricité et l'extraction du charbon en Sardaigne) pour s'assurer une part décisive dans nombre d'entreprises soit essentielles pour la production soit utiles à l'écoulement des fabrications qu'elle entend conserver. Le bilan de l'exercice 1962 et le remarquable rapport qui l'accompagne fait état de plus de 7 milliards de Lires investies à San Gavino et de la possession de 100 % des actions du Centro Ricerche

(6) Monteponi e Montevecchio, commentaire du bilan de l'exercice 1962, plans Francesco Sartori et Carlo Faina. De même pour toute la fin du parag.

Metallurgiche di Torino, des Ricerche Minerarie di Cagliari, de la Metalsulcis, des Imprese Agricole Sarde et de la Miniéra di Orbaia. La Monteponi possède en outre 50 % des titres de la Société Pigmenti de Gênes et elle détient encore une part de l'Unione Industriale Lavorazione Piombo ainsi que d'entreprises moindres.

L'anomalie qui, d'autre part, oppose un vigoureux développement minier et une tenace carence d'industries transformatrices dans le Chiavarais s'explique de façon assez analogue à la disparition des tissages de jute. La Montecatini est une grosse affaire pour laquelle le jute est d'intérêt très accessoire; l'Eridania aussi. De même, la Ferromin est avant tout extractive et transporteuse et elle dispose de puissantes exploitations dans les provinces de Livourne, de Bergame, de Brescia, de Cagliari, de Grosseto, de Nurra, en Espagne et à Goa.

Dans le Var enfin, c'est incontestablement aux grandes sociétés de l'aluminium qu'incombe la responsabilité d'une situation analogue plus encore qu'aux affaires exclusivement extractives. Les plaidoyers en faveur de la création d'usines d'aluminium ont pu se multiplier et la presse locale entâmer des campagnes dans ce sens [7]. On a eu beau faire valoir les avantages du raccordement à un réseau E.D.F. en voie de rapide enrichissement avec des barrages et des hydro-centrales assez proches pour réduire les pertes en ligne et élaborer un solide projet adapté aux capacités électriques, l'opposition n'a pas faibli et elle est restée fidèle à sa préférence.

Le cas de la petite mécanique confirme certaines aptitudes indigènes à l'expansion industrielle ou tout au moins à une maintenance pourvu que s'établisse une conjoncture favorable et qu'elle s'accomode de petites unités et, par là, les poids du passé se nuancent. L'analyse relative aux métaux non ferreux éclaire, au contraire, d'un jour moins favorable le rôle de la grande industrie privée d'origine allogène. Elle peut implanter des installations chimiques ou énergétiques, elle s'avère aussi capable de faire obstacle à certaines activités de transformation comme celle de l'alumine et de réduire les rivages provençaux au rang de simples domaines d'extraction.

II. — LA SIDÉRURGIE LIGURE

1) La remise en ordre de l'immédiat après-guerre.

Au lendemain de la guerre mondiale s'institue un large débat sur l'opportunité de reconstituer et de développer une sidérurgie italienne jusque là modeste puis gravement endommagée, ainsi que sur la nécessité de la protéger derrière de hautes barrières douanières.

Sur le premier point l'accord est assez vite réalisé dans un sens positif. Sur le second, la résistance des tenants d'une incorrigible et inévitable infériorité de la sidérurgie ligure par rapport à ses concurrentes extérieures s'est montrée tenace. Elle a cependant fini par céder devant l'insistance de la Finsider et la solidité de son argumentation. Un plan est alors dressé par Oscar Sinigaglia, puis mis en application. Il repose sur une foi vigoureuse dans les possibilités de réaliser une sidérurgie italienne saine et rentable à la triple condition :

— de concentrer la production dans de grands établissements dotés d'un outillage puissant et moderne, notamment de grands laminoirs continus.

— de spécialiser les productions, c'est-à-dire d'éviter que ces grandes installations mènent de front toute une gamme de fabrications diverses et de les limiter au contraire à quelques-unes, sinon à une seule, produite en grande série.

— de les approvisionner simultanément en minerai de fer et en ferrailles — au lieu de se limiter à cette seule matière première qui offre d'ailleurs l'inconvénient de ne guère permettre la production de fonte — de façon à jouer au maximum de l'élasticité du marché des produits ferreux.

En Ligurie l'application de ce plan a pour effet l'abandon des fabrications primaires dans les installations savonaises de l'Ilva, contraintes à un rigoureux réajustement qui se traduit entre 1946 et 1954 par une chute impressionnante de leur effectif : de plus de 5 800 travailleurs à 1 200. Les autres acieries de l'Ilva à Voltri, à Gênes, Sestri et Bolzaneto subissent le même sort et nombre de petits établissements privés disparaissent, par exemple ceux des « Bagnare » également situés à Sestri Ponente. Par contre, tous les rescapés sont modernisés ou développés à l'aide d'équipements neufs et l'on construit de 1950 à 1953 à Cornigliano les établissements Oscar Sinigaglia, à la disposition desquels le Consortium Autonome du Port de Gênes met le môle Nino Ronco.

Les résultats de cet effort considérable ne sont évidemment pas aussitôt sensibles : les débauchages provoquent des réactions parfois vives, les coûts restent élevés, l'approvisionnement en matière première et en

(7) En particulier l'œuvre de propagande de l'Association Bauxite et Aluminium, Avenir des populations Varoises et les articles de R. Noilletas dans « République », octobre 1951 et février 1952.

(8) F. Fortoul-Gardel : Nécessité et possibilité d'une industrie de l'aluminium dans le département du Var, Toulon 1952, inédit, dactylographié.

énergie mal assurés, la production ne progresse que lentement. A suivre au jour le jour, l'évolution de la situation, on a plutôt le sentiment qu'elle est jugée avec un optimiste délibéré : bien rares sont les commentaires — aussi bien directement recueillis que relevés dans les revues et les documents spécialisés — où ne perce pas quelque restriction, quelqu'inquiétude venant tempérer les raisons de se féliciter.

En octobre 1952, par exemple, les niveaux de production sont considérés bons et l'approvisionnement en matières premières satisfaisant, mais ajoute-t-on aussitôt, le marché va s'alourdissant du fait de l'inconnue que représente le Plan Schumann.

En novembre, le niveau productif est jugé très haut mais la valeur mensuelle qu'on en donne est nettement moindre que celle de septembre et surtout d'avril : moins de 29 000 tonnes d'acier contre plus de 34 et 46 000. A la même date, on se réjouit d'une prochaine disponibilité de ferrailles étrangères mais cette perspective est consécutive à la constatation d'une baisse de production et l'"année 1952 se termine sur l'expression de nouvelles craintes devant une baisse des prix internationaux et un renforcement de la concurrence étrangère.

Même son de cloche au début de 1953 tandis qu'au printemps, si l'on accueille favorablement la baisse des frêts charbonniers et minéraliers sur les parcours de l'Atlantique et du Nord de l'Europe qui permet la reconstitution des stocks dans de bonnes conditions (mars-mai) on n'est pas sans redouter de nouveaux tarifs en hausse des ferrailles et on avoue que le marché national n'est pas encore adapté aux prix moindres des champions de la C.E.C.A. A la fin de 1953 : satisfaction pour un approvisionnement régulier et une baisse des ferrailles, mais le marché des ventes est jugé mal réglé pour les produits de première transformation, des plaintes s'élèvent contre les prix courants de la C.E.C.A. « tout à fait théoriques », surtout la baisse des frêts si favorablement accueillie au printemps se révèle « dangereuse en raison de la crise des chantiers navals qu'elle entraîne », tandis que la concurrence étrangère accentue sa pression; « le fléchissement des ventes, déjà marqué au cours du mois précédent s'est accentué en Novembre, particulièrement sur le marché sidérurgique à cause avant tout de la crise qui affecte les secteurs mécanique et naval ainsi que du fait des croissantes importations » [9]. Non seulement, la sidérurgie ligure vend mal à l'extérieur, mais encore les produits étrangers la concurrencent victorieusement sur le marché national.

Ce n'est guère qu'en 1954 que se dessine une amélioration. Encore l'année débute-t-elle médiocrement. En janvier et février, des grèves paralysent à peu près tous les établissements, le marché national des ferrailles reste étroit, les prix des ferrailles étrangères, notamment françaises, se remettent à la hausse après une brève stabilisation, l'approvisionnement pétrolier est insuffisant et de plus en plus onéreux, la tendance au recul sur le marché des ventes s'étend jusqu'aux produits jusque là épargnés, les offres des membres de la C.E.C.A. et des pays tiers, restent agressives. En juin, les difficultés d'achat de ferrailles n'ont pas disparu, de nouvelles grèves se déclanchent à la fois contre la démobilisation des établissements condamnés par le plan de modernisation et pour des augmentations de salaire. Toutefois, en ce début d'été la tendance s'inverse sur le marché des ventes, le flux de ferrailles s'intensifie : « l'Office des Consommateurs de Ferraille » a établi son programme d'achat aux Etats-Unis et les premières livraisons d'Outre Atlantique commencent de se déverser. En octobre et novembre, les conditions continuent de s'améliorer tant sur le plan de l'approvisionnement que sur celui des ventes et, en dépit d'une hausse des charbons à coke renforcée d'une remontée des frêts sur la ligne américaine, seul l'approvisionnement en pétroles à basse teneur de soufre continue d'inspirer quelques inquiétudes, la page est tournée.

C'est ce que confirment les statistiques globales de production annuelles. La pénible ascension qui conduisait de 233 000 tonnes d'acier en 1950 à 320 000 en 1953 est terminée avec l'année 1954 au cours de laquelle on assiste presque au doublement de la production ligure. Elle dépasse 600 000 tonnes et, du coup, cesse d'osciller autour des 8 % de la production italienne pour sauter à 15. On entre dans une phase d'expansion et plus rapide encore que la progression nationale pourtant déjà considérable puisqu'elle portera l'Italie au 3e rang des producteurs d'acier du Marché Commun.

2) L'expansion des années 1955-1957.

A l'inverse de ce qui avait lieu dans la période précédente, ce n'est plus que très rarement que perce une note pessimiste comme en février et mars 1956 où l'on note dans les compte rendus mensuels un fléchissement de la production et un déclin des approvisionnements en fer algérien par suite de la rébellion indigène, après avoir envisagé un ralentissement de l'expansion en janvier et une éventualité de reclassement des chômeurs. Encore — et c'est un nouvelle différence — ces notations sont-elles promptement corrigées. C'est ainsi qu'en

(9) (75) Décembre 1953, Rassegna, p. 851.

mars 1956 les préoccupations nées de la guerre d'Algérie sont immédiatement suivies de la démonstration d'une conjoncture faste; la demande dépasse la capacité de production et en Ligurie comme dans toute l'Italie, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, les prévisions sont pour une forte croissance [10].

La plupart du temps, les conquêtes directes et les chroniques mensuelles n'apportent que des nouvelles brillantes. Depuis juin 1954, le « Métanodotto s'est remis en marche » c'est-à-dire que les travaux un moment ralentis et même arrêtés entre Novi Ligure et Pontedecimo ont repris. En janvier 1955, La Ferriera Bruzzo y est rattachée après la Cornigliano et la S.I.A.C. avec leurs conduites de 16 et 18 pouces et cette dernière active la construction de son « train IV ». Le mois suivant la Haute Autorité de la C.E.C.A. accepte le principe d'un emprunt de 3,6 millions de dollars pour le développement des installations de la Cornigliano, de l'Ilva et de la Ferromin. En mars, on se félicite à Gênes que la Haute Autorité ait refusé à la France le droit de déclarer l'état de pénurie pour les ferrailles. En avril, on enregistre avec satisfaction que de mars 1954 à mars 1955 la consommation de minerai ait augmenté de 55 %, la production de fonte de 16, la production d'acier de 49, le volume d'affaires de près de 60. En mai, se font sentir les premiers effets du second haut fourneau de la Cornigliano, mis en route en mars. En août et septembre, on se réjouit qu'en dépit de la hausse de leurs prix les produits ferreux — et surtout le minerai — consommés dans les huit premiers mois de 1955 dépassent les tonnages de l'année précédente toute entière : quelque 787 000 tonnes de ferrailles et 572 de minerai contre 754 et 397. En octobre de nouveaux records de production sont signalés en liaison avec l'augmentation du chiffre d'affaires de la Finsider qui a bondi de 120 à près de 175 milliards aux termes du dernier compte profits et pertes, tandis que les mesures prises par la Communauté Européenne, quant à l'emploi des ferrailles de démolition navale apaisent toute inquiétude au sujet de l'approvisionnement : trois mois de stocks sont assurés à prix stable. Et du coup, on envisage de nouveaux équipements pour l'Ilva à Novi et à Savone.

1956 est pareillement jalonnée de mois à marquer d'une pierre blanche et l'année s'achève avec brio. Depuis octobre, la sidérurgie gênoise fournit plus du cinquième de la production d'acier italienne. En novembre, les essais du « laminoir 3 750 » de la S.I.A.C. témoignent de l'imminence d'une augmentation productive, la C.E.C.A. proroge les mesures facilitant l'approvisionnement en ferrailles et un accord s'ébauche pour importer du minerai vénézuélien. En décembre, les récapitulations font apparaître une progression de 9,4 % dans la production de l'Oscar Sinigaglia qui fournit désormais 44 % des tôles minces italiennes, tandis que le laminoir 3 750 de Campi est définitivement lancé, que la Ferriera Bruzzo travaille à un rythme de 170 à 200 000 tonnes par an et qu'on attend pour ses fabrications de tôle un accroissement de l'ordre de 50 à 60 %.

Il n'en va pas différemment de l'année 1957. Janvier apprend que la participation de la Cornigliano à la production nationale s'est haussée à 14 % et que la Bourse attend l'introduction des actions de la Société, que la production du laminoir S.I.A.C. est de 400 tonnes par jour, que la Ferriera Bruzzo a devant elle 3 ou 4 ans de travail assuré, que de nouveaux minéraliers vont être commandés aux chantiers navals pour étoffer la flotte de la sidérurgie ligure. Février fait naître de nouveaux espoirs avec les grandes grèves qui paralysent la sidérurgie américaine et la chute des frêts de Hampton Court à 77-79 shillings.

En avril apparaît l'aveu qu'on eu eu quelques craintes lors de la crise de Suez, mais le mauvais moment est passé, désormais les approvisionnements en minerai vénézuélien s'ajoutent effectivement à ceux de Goa et de nouvelles sources sont trouvées en Afriques en même temps que les équipements des aciéries sont activement poursuivis. Des contrats à long terme ont été signés avec le Vénézuela; on est ainsi paré : même dans l'éventualité d'une coupure avec les Indes ou d'un allongement par retour à la route du Cap, la sidérurgie ligure est assurée d'une fourniture de minerai de haute et constante qualité. D'autre part, la Finsider s'est assurée une participation de 15 % (412,5 millions de Frs CFA) à la Miferma (Mines de Fer en Maurétanie). C'est une nouvelle sécurité : l'assurance de recourir aux gisements de Fort Gouraud, une centaine de millions de tonnes à haute teneur, dans l'avenir, lorsque les quelques 500 kms de voie conduisant à la mer auront été construits. Prévision à long terme et qui exigera d'importantes mises de fonds assurément, mais aussi témoignage que la sidérurgie a pris une importance essentielle et qu'on n'est pas près de la négliger. On le voit d'ailleurs clairement et on le prouve : « Pour ce qui est des installations entrées en activité — lit-on dans le rapport présenté à l'Assemblée de la Cornigliano — nous rappellerons parmi les plus significatifs, le sixième four Martin, l'agrandissement des fours de chauffe et la chaîne de zingage continu qui enrichit de barres et tôles zinguées la gamme de nos productions » [11]. Les machines à étamer sont désormais en pleine production, cependant que la chaîne d'étamage électrolytique est en voie de montage... De même la réalisation du reste du programme : « troisième batterie de fours à coke, nouveau blooming, etc... est régulièrement poursuivie ». Le même rapport propose le doublement du capital à porter de 25 à 50 milliards, d'une part pour équilibrer les énormes immobilisations qui atteignent déjà 100 milliards et dépasseront les 120 à l'achèvement du programme en cours,

(10) (75) Avril 1956, Rassegna. Et pour tout le parag. Rassegna des années 1956-57-58-59-60-61-62.

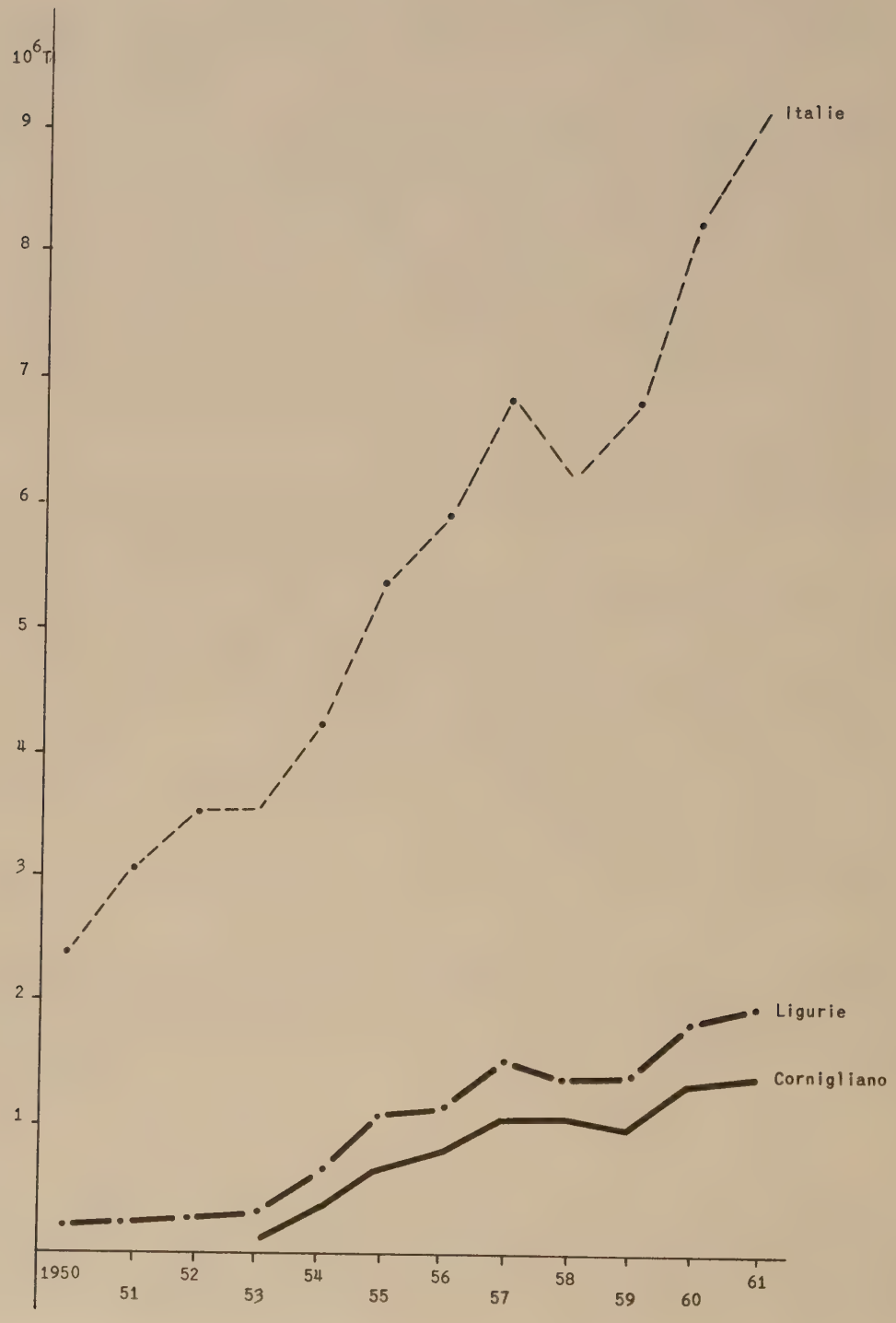


FIG. 31. — *La production d'acier ligure.*

d'autre part, pour faire face à de nouveaux projets d'amélioration des installations, du rythme et de la capacité de production [11].

En octobre, la chaîne d'étamage électrolytique entre en fonctionnement et la Cornigliano produit en ce mois autant d'acier qu'elle en produisit dans l'année 1953; quelque 100 000 tonnes. Enfin, les premières semaines de 1958 confirment que la seule Cornigliano a dépassé en 1957 le million de tonnes d'acier, (ce qui représente près de 16 % du total italien) progressé de 29 % par rapport à l'année précédente et exporté quelque 135 000 tonnes de laminés, soit plus du double de ses ventes à l'extérieur en 1956, en même temps que son chiffre d'affaires passant à 86 milliards accuse un bond de 36 % dans l'année.

De même la production de la S.I.A.C. a fait un saut et les entreprises de moindre envergure enregistrent aussi des progrès. Il se révèlera en effet que la S.I.A.C. a, pour la première fois en 1957, réalisé un équilibre rentable de l'emploi, qu'avec une moyenne de 23 000 tonnes d'acier et de 15 000 tonnes de tôles fortes, elle contribue pour un quart à la production italienne et que son volume de facturation est en nette expansion.

Entre ces quelques mois pris pour exemple, les autres ne laissent apparaître aucune dissonance. Dans les compte rendus, ils se distinguent seulement par plus de brièveté, mais la formule qui les caractérise exprime toujours une santé florissante : « haut niveau d'activité », « excellent comportement », « nouveaux progrès », « nouveaux records de production », « fonctionnement à 100 % de la capacité productive »; les rédacteurs n'ont d'embarras que pour varier l'expression d'un comportement uniformément et pleinement satisfaisant.

Les données numériques d'ensemble constituent d'ailleurs une contre-épreuve éclatante. Entre 1955 et 1957, le tonnage charbonnier débarqué à Gênes passe de quelque 1 421 000 tonnes à près de 1 865 000 en dépit de l'utilisation de méthane padan; les déchargements de ferrailles et de minerais de 2 048 000 tonnes à 3 238 000. Dans le même temps, les chargements à destination de l'extérieur progressent de 179 000 à 343 000 tonnes. Cette seconde progression aide déjà à lever un doute : on aurait pu craindre que le gonflement du volume de matières premières débarquées, correspondait à un accroissement de la consommation des sidérurgies lombarde et piémontaise dont la part est impossible à préciser en l'état actuel de la statistique du port; il est clair qu'il n'en est pas ainsi à partir du moment où les expéditions ligures de produits finis croissent plus fortement que les approvisionnements.

Les dernières hésitations s'évanouissent à l'examen de la courbe de production d'acier et de fonte. Aux 615 000 tonnes d'acier de 1954 succèdent le million de 1955, le million deux cent mille de 1956, le million et demi de 1957; une bonne moitié de plus tandis que la contribution ligure au total national ne cesse de croître : 15 % en 1954, 19 en 1955, 20 en 1956, 22 en 1957. Bien mieux, en 1952, la ligurie ne produisait pas de fonte, en 1957, avec quelque 600 000 tonnes sorties de ses établissements, soit 30 % de la production nationale, elle s'est hissée au premier rang des régions productrices italiennes.

3) La récession de 1958 et la reprise des années 1960.

Cette vigoureuse expansion s'interrompt en 1958. En février, la sidérurgie italienne a du s'aligner sur les nouveaux prix courants, en baisse, de la Communauté Européenne pour ne pas contrebalancer un fléchissement de ses exportations et si la S.I.A.C. déclare ne pas être gênée, les autres entreprises ralentissent leur activité. Au môle Ronco, les déchargements de produits de base, à travers les fluctuations ordinaires, propres aux gestions de stocks, reflètent un très sensible faiblissement : contre plus de 196 000 tonnes en mai 1957, moins de 124 000 en décembre, encore 162 000 en janvier et 173 000 en février, mais 86 000 en avril. En même temps apparaissent dans les milieux professionnels ligures des critiques quant à l'insuffisance des initiatives du gouvernement et des sociétés à participation d'Etat qui révèlent des craintes procédant d'une lourdeur du marché dont on ne fait d'ailleurs par mystère; le gouvernement doit intervenir plus activement pour développer la production sidérurgique en favorisant les exportations et le moment est mal choisi pour créer de nouvelles installations qui ne peuvent que compromettre celles qui existent déjà et qui peuvent d'ailleurs être développées.

Sur le premier point, les arguments portent d'une part, sur les fournitures au Moyen Orient, d'autre part, sur l'équipement des Pays d'Amérique Latine et de l'Espagne. L'exportation sidérurgique italienne a atteint dit-on, ces dernières années une importance certaine notamment pour les profilés, les laminés, les lingots, les produits forgés vers l'Inde et le Pakistan. Il est bien connu que ces pays ont obtenu des grandes nations industrielles d'Europe, et du Japon, de larges financements. Il en résulte que l'industrie italienne se trouve en condition d'infériorité. Sont donc hautement souhaitables : 1° — Un plan d'aide à long et moyen terme des états sous-développés, 2° — La garantie des crédits consentis par les entreprises exportatrices, assortie d'une procédure simplifiée et de conditions moins onéreuses que les actuelles, 3° — Plus de célérité dans les remboursements d'impôts et de taxes douanières. L'exportation sidérurgique poursuit-on pourrait avoir plus d'ampleur vers les

(11) Rapport à l'Assemblée générale des actionnaires de la Cornigliano S.p.a. pour l'exercice 1957.

pays du Moyen-Orient, notamment d'Egypte et la Turquie, géographiquement tournées vers l'Italie. Pratiquement, cependant, le jeu des exportateurs se trouve constamment gêné par les accords commerciaux en vigueur et les systèmes de paiement qui les assortissent. Le fonctionnement du clearing Italo-Espagnol manifeste lourdeur et activité limitée : c'est une situation préjudiciable à la fourniture italienne de biens d'équipement. En face de leur manque de disponibilités, les autorités espagnoles pratiquent une politique de paiements dilatoires qui compromet la conclusion des contrats en discussion. Il est hautement désirable que dans les prochains accords, le gouvernement italien obtienne l'établissement d'un système plus souple et plus sûr. Pour les pays latins d'Amérique en voie d'industrialisation et tout particulièrement, pour l'Argentine, engagée dans un vaste plan d'électrification, il est légitime de prévoir des mesures propres à éviter un excessif développement du crédit.

Sur le second point, l'argumentation pose d'abord en principe la mise au point tant en Amérique du Nord qu'en Europe Occidentale d'installations à haut rendement capables de répondre à l'accroissement de consommations dans les prochaines années. Elle poursuit en dénonçant « une généreuse erreur d'interprétation » de la conjoncture par le monde économique qui n'a pas distingué dans l'expansion sidérurgique la part qui revenait « à la reconstitution des équilibres détruits de celle qui témoigne d'une véritable et réelle croissance » [12]. Elle aboutit à considérer que désormais l'expansion ne procédera plus que des développements démographiques — qui tendent à s'atténuer et à disparaître — et de l'accroissement des revenus du capital et du travail de telle sorte que « sans parler d'une véritable crise... » s'annonce « une période nécessaire dans laquelle production et consommation tendront à s'équilibrer » la première fléchissant, la seconde se développant lentement [12]. Dès lors, dans le cas particulier de l'Italie, « il convient de réexaminer l'opportunité de donner naissance à de nouvelles installations alors que la question se pose de défendre résolument les niveaux de production de celles qui existent ». Derrière les subtiles obscurités du texte, l'intention apparaît clairement lorsqu'on tient compte des travaux en cours et des projets de l'IRI et de la Finsider. La création « de nouvelles installations » est prévue à Vado, pour la Cokapuania, et surtout « quelque part dans le Mezzogiorno », probablement à Tarente. C'est le massif investissement de cette dernière installation qui est en cause, parce qu'il est de nature à provoquer une inflation de la production dangereuse pour la sidérurgie gênoise. De fait, en juin 1958, on argumente à Gênes que la création d'une nouvelle implantation nécessitera de 120 à 140 milliards de Lires sans compter une autre trentaine de milliards pour constituer un fonds de roulement pour aboutir à un million de tonnes d'acier supplémentaire. L'opération est jugée inutile et anti-économique, étant donné qu'il est parfaitement possible et moins onéreux d'agrandir les établissements de Cornigliano, de Piombino et de Bagnoli pour augmenter respectivement d'1 million, de 500 000 et de 7 à 800 000 tonnes leurs capacités respectives. Conclusion : on ne doit envisager de nouvelle création que du jour où la consommation dépassera 10 millions de tonnes, ce qui n'est pas encore le cas. On ne se lasse d'ailleurs pas de le redire, de chercher des alliés et de s'abriter derrière les autorités les plus renommées. En mai 1959, l'organe officiel de la Chambre de Commerce gênoise reproduit in extenso un passage emprunté à un article d'Ernesto Manuelli dont on avait déjà tiré argument, mais cette fois en le citant, références à l'appui, parce qu'il affirme précisément et vigoureusement, que « s'il n'est pas douteux qu'à long terme » la solution des créations est la bonne, il confient « dans l'ordre d'urgence, de commencer par exploiter toutes les autres possibilités... il ne convient d'engager les lourdes dépenses de création que lorsqu'on aura épuisé toutes les possibilités d'extension offertes par les installations existantes... et seulement après qu'aura été franchi, pour la consommation, le cap des 10 millions de tonnes » [13].

Les données numériques continuent de montrer, en effet, un fléchissement. Contre les quelques 3 240 000 tonnes de charbon, ferrailles et minerais débarqués à Gênes en 1957, 1958 n'en offre que moins de 2 500 000 et 1959 guère plus de 2 millions. Au môle Ronco, on relève dans le même temps 1 819 000 tonnes, 1 620 000, 1 805 000. Les embarquements de produits métallurgiques sur les quais gênois restent en 1959 inférieurs à ce qu'ils étaient en 1957 (305 000 tonnes contre 343 000) après être descendus à 268 000 en 1958. Dans chacune des entreprises ligures, on enregistre une baisse de la production d'acier en 1958 par rapport à l'année précédente. En 1959 encore, la Ligurie n'a pas retrouvé son niveau productif de 1957 (1 453 000 tonnes contre plus d'1 million et demi).

Pourtant, il n'y a là rien de très alarmant et le caractère pro domo du plaidoyer se révèle vite. Les réductions d'approvisionnement sont à interpréter en liaison avec les stocks. Le fléchissement de la production ligure d'acier n'atteint pas 5 % en 1958. L'année suivante atteste déjà une reprise et surtout dès 1960, non seulement le niveau de 1957 est dépassé de près de 400 000 tonnes mais encore on semble reparti pour une nouvelle expansion; en 1961, les 2 millions de tonnes d"acier sont atteints et la comparaison du trafic charbonnier, des minerais et des ferrailles témoigne d'une indiscutable croissance.

(12) (75) Avril 1958, Rassegna, p. 245.

(13) La citation, reproduite in (75) mai 1959, Rassegna, est empruntée à E. Manuelli : « l'Esperienza della C.E.C.A. e la siderurgia italiana » in « Bancaria », avril 1958.

IMPORTATIONS DE PRODUITS SIDÉRURGIQUES PAR LES QUAIS GÊNOIS AU COURS DES PREMIERS TRIMESTRES 1959 à 1962 (Ton.)

Années	Charbon	Ferrailles et Minerais	Total
1959	424 352	450 040	874 392
1960	491 049	647 295	1 138 344
1961	452 205	932 526	1 384 731
1962	535 681	1 000 004	1 535 685

Source : C.A.P. de Gênes.

Enquêtes et comptes rendus mensuels se font de nouveau optimistes. Assurément les préoccupations relatives à la création d'installations nouvelles demeurent — et dans une certaine mesure, leur bien-fondé se vérifie — ainsi que les craintes nées d'un possible déséquilibre entre production et consommation. En juillet 1960 est posée la première pierre de l'aciérie de Tarente et l'annonce s'en accompagne d'un commentaire réticent : « ... il convient de rappeler une fois de plus que, sur l'opportunité de donner naissance à un nouveau complexe sidérurgique qui absorbera un peu plus de 200 milliards entre l'équipement et le fonds de roulement, subsistent des désaccords notamment dans les milieux gênois qui, plus que tous autres, suivent avec beaucoup de vigilance la nouvelle initiative en fonction des répercussions qu'elle peut avoir sur l'activité et la situation financière de l'Ilva et de la Cornigliano » [14]. On remarque en août que la construction de l'établissement tarentin coïncide avec les projets et les réalisations d'Algérie, de Turquie, d'Egypte, de Perse ce qui ne fait qu'accroître l'inopportunité d'une telle création. Faisant état de l'avancement des travaux de la nouvelle aciérie de Tarente, entreprise en dépit de toutes les réserves formulées, le compte rendu pour septembre 1960 de la Chambre gênoise estime que, désormais, les aciéries italiennes ne vont être rentables qu'à la condition de travailler au rythme de 8 à 10 millions de tonnes annuelles. On s'y demande alors, si l'on fait en Italie, ou si l'on se propose de faire, la courageuse politique nécessaire pour assurer une consommation correspondante par exemple à l'aide de stimulants à l'expansion de l'automobile, au développement des conserves alimentaires, à la construction immobilière sur lesquelles on insiste longuement en démontrant, chiffres en main, les retards italiens dans ces 3 secteurs consommateurs de produits sidérurgiques [15]. En novembre, reprise des thèmes de l'alourdissement du marché des ventes et de la nécessité de développer la consommation : l'impression dominante est qu'aussi bien en Italie que dans l'ensemble de la communauté carbosidérurgique se précise la menace d'une restriction de la demande de matériel sidérurgique et il faut renforcer la résolution de s'engager sur le chemin qui conduit au développement de la consommation intérieure, faute de quoi se posera la question de choisir entre les personnels gênois, toscans, campaniens et tarentins, ceux qu'il faudra vouer au sacrifice. Au cours de l'été 1962 enfin les milieux de Sestri Levante s'inquiètent des effets qu'aura la mise en service de l'atelier de tubes soudés, accolée à l'aciérie de Tarente sur le volume d'affaires et le carnet de commandes de la F.I.T.

Les facteurs positifs l'emportent cependant et la sidérurgie gênoise développe à la fois ses installations, son outillage et sa production. En janvier 1960, le sentiment dominant est celui d'une reprise substantielle et de perspectives rassurantes, d'autant plus que les longues grèves de la métallurgie nord-américaine ont des effets déterminants pour l'expansion de la production italienne et ligure. En février, on se félicite des prévisions de la commission économique des Nations-Unies pour l'Europe, publiée en janvier et aux termes desquelles la production d'acier de la C.E.E. doit passer de 69,9 millions de tonnes en 1959 à 86,8 en 1965 et celle de l'Italie de 8,2 à 11. A la même date, on enregistre avec satisfaction le début des travaux de développement des grands établissements gênois. Le 22 octobre 1958, dans une conférence de presse, le président de l'I.R.I. révélait un programme quadriennal, représentant un investissement de l'ordre de 65 à 70 milliards, rien que pour le secteur gênois dont la sidérurgie serait la grande bénéficiaire et la Cornigliano en tout premier lieu pour laquelle sont prévus : 1) Le gain sur la mer d'une surface de 730 000 m², 2) L'edification de nouveaux quais, sur la face orientale, de la plate-forme ainsi conquise et dans le prolongement de la rive droite du Polcevera, propres à recevoir des navires de 60 000 tonneaux, 3) La construction d'un troisième haut fourneau et d'une quatrième batterie de fours à coke, 4) L'installation d'une chaîne d'agglomération de 2 000 tonnes-jour avec ses outillages de préparation des minerais, ce qui permettra de produire, en étroite liaison avec la S.I.A.C., 1 à 1,2 millions de tonnes de fonte, 1,5 à 1,6 millions de tonnes de lingots d'acier ainsi que quelque 2 millions

(14) (75) Rassegna, p. II, juillet 1960.
(15) (75) Rassegna, p. II, octobre 1960.

de tonnes de laminés à chaud en 1962. Ces développements — la déclaration du Président de l'I.R.I. le précisait formellement tout en spécifiant qu'il était prêt à prendre en charge une dépense de près de 13 milliards de lires — restaient conditionnés par le prolongement de la digue foraine de l'aéroport et l'équipement hydro-forestier du Polcevera. En janvier 1960, l'adjudication des travaux relatifs à la digue a eu lieu : l'hypothèque est levée. Au mois de mars, l'Ilva a porté son capital de 44 à 66 millards, la Finsider décide d'investir 443 milliards dans les 4 années à venir et on se félicite des progrès accomplis par la Ligurie — où le rôle de Gêne est fondamental : alors qu'elle venait en 1954 au troisième rang des provinces italiennes pour l'acier avec 14,6 % de la production nationale derrière la Lombardie (34,2) et le Piémont - Aoste (22,8), la voici seconde avec 23 %, dépassant le Piémont (20 %) et talonnant la Lombardie (28 %) ; alors qu'elle venait, en 1954 également, au troisième rang pour les laminés à chaud avec 14,2 % du total national, la voici encore seconde en ce domaine où sa part s'est haussée à 25,5 et beaucoup moins distancée par le milanais dont la participation fléchit de plus de 34 à tout juste 29 %. En mai, l'analyse approfondie du programme d'investissement Finsider conduit à penser qu'il aboutira à consolider la position de Gênes en tant que grand centre sidérurgique italien : Tarente ne produira en 1965 qu'un million de tonnes, Bagnoli et Piombino 1,3 chacun seulement, Cornigliano 2 millions et dans le million et demi restant, Novi Ligure faisant partie de l'Ilva et intimement lié à La Cornigliano participera pour une grosse partie après avoir fait l'objet de larges extensions. Bien mieux, le rapport qui accompagne le bilan de l'Ilva souligne qu'après les deux grands ateliers de Bagnoli et de Piombino, le plus puissant des établissements est la nouvelle fonderie de tubes centrifugés de Cogoleto entrée en service dans l'été 1959 et qui désormais travaille à 100 % de sa capacité annuelle de 35 000 tonnes : une création entièrement nouvelle et qui en moins d'un an s'est haussée au niveau des champions chevronnés. Enfin la S.I.A.C. établissant un record dans ses annales (plus de 257 000 tonnes) participe pour 32 % à la fabrication italienne de tôles épaisses et alimente une notable exportation tandis que les flottes minéralières de l'Ilva et de la Cornigliano atteignent les tonnages respectifs de 71 241 et 67 500 tonneaux, au total près de 140 000 tonneaux, et que la Ferriera Bruzzo travaille au rythme de 80-85 000 tonnes de laminés. Même satisfaction dans les propos de l'été 1960 où il s'avère que la production de la Cornigliano, désormais de l'ordre de 110 000 tonnes par mois sans qu'aucun ralentissement soit en vue, accuse un progrès de 52 % pour la première moitié de l'année par rapport au 1er trimestre 1959. La bonne impression persiste au cours de l'automne où la S.I.A.C. accuse des progrès de 21 % pour l'acier et de 26 % pour les laminés en même temps que la F.I.T. modernise ses trains de laminage et se met en posture de fabriquer des tubes allant jusqu'à 200 mm de diamètre. Et si en octobre et en novembre apparaissent quelques soucis quant à l'avenir du marché, les chroniques de décembre établissent sans discussion que, de la Ferriera Bruzzo à la Cornigliano, l'activité reste intense : « la production sidérurgique s'est maintenue sur les niveaux record atteints dans les mois précédents » (16).

IMPORTATIONS DE PRODUITS SIDÉRURGIQUES PAR LE PORT DE GÊNES AU COURS DES MOIS DE JANVIER 1960, 1961 ET 1962 (TONNES)

	Charbon	Minerai et ferrailles	Total
1960	209 735	87 823	287 558
1961	174 696	133 099	307 795
1962	205 093	273 943	479 036

Source : C.A.P. de Gênes.

Il ne cesse d'en être ainsi tout au long de l'année 1961. En janvier 1962, les importations de produits de base sont en considérable augmentation et pendant le printemps et l'été, la croissance de la production italienne contrastant avec une régression d'ensemble de la C.E.C.A. La marche des travaux d'équipement ligures, l'élaboration de nouveaux projets d'amplification, sont autant de raisons d'optimisme que confirme le vigoureux comportement des entreprises, des établissements et des débarquements de charbon et de matières premières.

La production totale d'acier des 6 puissances constituant la Communauté européenne accuse au premier trimestre 1962 une diminution de 3 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente; seule avec la Belgique, l'Italie voit au contraire la sienne augmenter : de 6 %. Bien plus, la production de fonte accuse

(16) (75) Rassegna, p. XI, décembre 1960.

de son côté un progrès de 14 %, importante amélioration dans la structure de la sidérurgie italienne due à la Ligurie. La nouvelle convention d'association des pays africains à la Communauté à laquelle ont été consacrées les réunions des 9-10 avril et des 20-21 juin maintiendra le principe de la préférence avec progressive diminution pour les 5 ans pendant lesquels elle sera valable.

A l'Oscar Sinigaglia, dès avril, les 4e et 5e batteries de fours à coke sont aux ultimes phases du montage et des essais ainsi que le 3e haut fourneau et l'atelier d'oxygène, tandis que les nouvelles machines destinées à accroître la puissance du laminage à froid, de l'étamage et du zingage ont toutes été commandées. A Novi, on est définitivement entré dans la phase de montage de l'outillage et les travaux des fondations du « train tandem » et de l'installation de décapage ont été exécutés. Après un 3e four Martin, l'établissement S.I.A.C. à Campi est doté au printemps d'un bétatron de 31 millions d'électrons volts permettant de vérifier l'homogénéité des grandes coulées, jusqu'à une épaisseur de 50 cm, et son carnet de commandes est copieusement garni.

Pour 1962, la Finsider dont dépendent les grandes entreprises ligures prévoit de participer pour 67 % à une production nationale de 9 700 000 tonnes et pour 1967 à 67 %. La flotte Sidermar vient de passer commande pour 70 000 nouveaux tonneaux. Pendant que la Cornigliano a porté son potentiel à 2 millions de tonnes d'acier et que la S.I.A.C. est en passe de battre ses records de 1961 (235 000 tonnes). La F.I.T. se donne de nouvelles installations pour la production de l'acier et le laminage afin de ne pas demeurer en reste. Les tréfileries et laminages de Casarza investissent de quoi doubler une production de tubes de cuivre déjà vendus non seulement en Italie, mais encore Outre-Mer jusqu'aux Etats-Unis et utilise à plein sa capacité productive. Sur les quais gênois, 986 000 tonnes de houilles, 880 de minerai de fer, 809 de ferrailles ont été débarquées au cours du 1er trimestre 1962 : au total, près de 2 700 000 tonnes. Pour la période correspondante de 1959, les tonnages avaient respectivement été de 753 000, 368 000, 95 000 soit 1 216 000. De l'une à l'autre, on enregistre ainsi des gains de 31 %, 139 %, 857 % et 120 % en deux ans.

4) Concentration, fourniture navale et participation d'Etat.

Au total de 1950 à 1961, la production sidérurgique italienne passe de 2 362 000 tonnes à 9 100 000 tonnes, la production ligure de 233 000 à quelque 2 millions. Dans le premier cas, la progression conduit de l'indice 100 à l'indice 385, ce qui est déjà considérable. Dans le second, on atteint l'indice 858.

Ce brillant comportement se reflète fidèlement dans les bilans des grandes sociétés. Le total des bénéfices de la sidérurgie ligure apparaît gros et en constante progression; quelque 3 500 millions en 1955, près de 6 300 en 1957, presque 9 400 en 1960; il n'est pas loin d'avoir triplé en 5 ans. On calcule aussi facilement que le capital des six entreprises majeures passe de moins de 107 milliards de Lires en 1957 à plus de 125 en 1960, tandis que le poste immeubles, installations, outillages se gonfle simultanément de quelque 273 à plus de 377, encore faudrait-il tenir compte des entreprises de siège extérieur, mais possédant des établissements dans la région comme les Tréfileries et Laminages Métalliques de Milan (Etablissement de Casarza).

Il ne s'agit toutefois que de sommes et si l'on descend au détail de chaque entreprise, des différences de comportement se manifestent [17].

L'histoire financière de l'Ilva est brillante après sa remise en ordre. Le 20 mai 1947, elle porte son capital de 1 250 millions de Lires à 2 500 par distribution d'une action gratuite pour une ancienne, puis à 5 000 par émission de nouvelles actions à option. Le 28 novembre 1949, elle émet pour 4 milliards d'obligations de 1 000 Lires à 6 % remboursables en 21 ans. Le 23 avril 1951, le capital est élevé à 7 500 millions par distribution d'actions gratuites comme en 1947 quoique cette fois dans une proportion moindre : 1 pour 2. Le 22 avril 1952, nouvelles augmentations du capital, porté à 9 375 millions par majoration du nominal des actions, puis à 12 500 par émission à option, enfin à 15 000 par nouvelle réévaluation des actions qui passent de 250 à 300 Lires. Le 24 mars 1955, leur valeur nominale est fixée à 400 Lires, ce qui élève le capital social à 20 milliards. Les 4 avril 1956, 24 avril 1957, et 4 février 1960 une double série d'opérations, distribution gratuite et émission à option jumelées, portent successivement le capital à 25, 32, 36, 44, 55 et 66 milliards. Enfin le 22 mars 1961, la distribution d'une action gratuite pour 10 l'amène à 72 600 millions et il dépasse 142 600 le 27 avril de la même anée. Au total à 8 reprises, des augmentations qui n'ont demandé aucun versement et des hausses de titres propres à satisfaire les porteurs les plus gourmands. Le reste est à l'avenant : entre 1955 et 1960 le fonds d'amortissement croît de plus de moitié, la valeur des biens fonds double presque, les réserves décuplent, les bénéfices passent de l'indice 100 à l'indice 252, enfin de quelque 105 milliards en 1959 le chiffre d'affaires bondit à plus de 263 l'année suivante.

(17) (80) Ilva p. 421, Cornigliano p. 422, S.I.A.C. p. 424, F.I.T. p. 431, Acciaieria e Ferriera di Bolzaneto p. 443, Acciaierie elettriche Pio Faggian p. 452.

Aucune mauvaise surprise non plus dans les comptes de la Cornigliano; bien au contraire, l'ascension est même plus rapide. Etabli à un seul milliard, le 3 août 1951, le capital s'est élevé à 25 le 9 décembre 1954, à 50 le 24 avril 1957, à 70 le 22 mars 1961 par attribution d'une prime de 150 Lires. De 1955 à 1960, la valeur des installations augmente de moitié, le fonds d'amortissement est multiplié par 9, près de 2 milliards de réserves sont constitués, les profits sautent de l'indice 100 à l'indice 348. Le volume d'affaires qui n'atteignait pas 83 milliards en 1959 approche de 115 en 1960.

Plus spectaculaires encore, sont les résultats de la S.I.A.C. Le 4 avril 1956, elle porte successivement son capital à 1 500 millions, puis à 2 000, avec distribution de 2 actions gratuites. Le 21 avril 1958 d'abord à 4 milliards, par distribution d'une action gratuite puis à 6 par émission à option. Enfin le 26 avril 1960 à 7 milliards à la suite d'une nouvelle distribution sans bourse délier : 1 action gratuite pour 6. Fonds d'amortissement, et réserves croissent médiocrement, mais la valeur des installations et des immeubles double presque et surtout, de 1955 à 1960 aussi, l'indice des profits grimpe allègrement de 100 à 340, 526, 1 097, 1 280, 1 451.

Le comportement de la F.I.T. est moins impressionnant. Les notes agréables n'y manquent pas, mais d'autres sont moins encourageantes. Le capital est porté de 50 millions de Lires en 1947 à 1 900 le 27 juin 1959 et essentiellement par augmentations successives du nominal des titres, à 5 reprises en février 1947, avril 1955, novembre 1957, mai 1958 et juin 1959 contre un seul versement de 200 Lires par action en février 1947. Le fond d'amortissement double depuis 1955, les valeurs immeubles et installations aussi, les réserves triplent. On note 600 millions d'obligations. La courbe des profits est loin de valoir celles des 3 affaires précédentes mais reste fort valable; pour 100 en 1955, 1956 s'établit à l'indice 52, 1957 à 122, 1958 à 168,5, 1959 à 180, 1960 retombe à 154.

Enfin les résultats des Aciéries de Bolzaneto et de l'Aciérie Electrique Faggian, s'avèrent plutôt décevants. Constituée le 15 juin 1950, La Ferriera de Bolzaneto porte son capital de 150 à 450 millions en février 1956 et émet pour 450 millions d'obligations de 5 000 Lires au taux élevé de 7,50 %. De 1957 à 1960, son fonds d'amortissement double ainsi que le poste immeubles et installations et ses réserves sextuplent. Mais ses profits ne vont qu'en décroissant; indices 100 en 1957, 99 en 1958, 19 en 1959, 20,5 en 1960. L'aciérie Faggian constituée en 1952 porte son capital de 70 à 175 millions le 14 février 1957. Son fonds d'amortissement fait plus que doubler de 1957 à 1960, mais la valeur de ses immeubles et installations ne croît pas d'un cinquième, ses réserves après avoir manifesté un léger gonflement retombent à leur niveau de départ. Surtout la courbe des pertes et profits est fâcheuse : les exercices 1958 et 1959 se soldent par de sensibles déficits; en 1960 même, bien que le volume de facturation soit passé de 739 millions à 1 177, on reste pour les projets à l'indice 14,2 par rapport à 100 en 1957.

Ainsi s'individualisent deux groupes : l'un vigoureux (Ilva, Cornigliano, S.I.A.C.) l'autre, lymphatique (Bolzaneto, Faggian) entre lesquels la F.I.T. ménage une sorte de transition.

Si l'on réintroduit alors les éléments propres à caractériser la puissance des entreprises : ampleur des installations, puissance de l'outillage, niveau de main-d'œuvre, valeurs absolues du capital social, du volume d'affaires, des pertes et profits, quelques rapports et règles se dessinent. Tant sur le plan morphologique que pour les valeurs financières, l'Ilva, la Cornigliano et la S.I.A.C. font figure de géantes au regard de La Ferriera de Bolzaneto et de la Faggian tandis que la F.I.T. est tout juste d'importance moyenne. La croissance d'ensemble de la sidérurgie ligure apparaît ainsi essentiellement le fait de quelques très grosses affaires, plus que de la totalité des entreprises.

POURCENTAGE D'ÉTABLISSEMENTS SIDÉRURGIQUES EN ACTIVITÉ

1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
90.1	80.2	83.2	92.8	92.3	85.7	91.5

Source : Statistiche del lavoro.

Cette leçon des données financières trouve d'ailleurs une série de confirmations :

1) On observe d'abord des liens étroits et directs entre les courbes de production de la Cornigliano et de la S.I.A.C. d'une part, et la courbe d'ensemble ligure de l'acier d'autre part. Tant que l'établissement Oscar Sinigaglia n'entre pas en service, la production ligure piétine autour de 250 000 tonnes annuelles. Elle bondit au contraire dès que la Cornigliano prend son élan et ne cesse de marcher du même pas : maxima de 1955, 1957 et 1961, minimum de 1956. Les légères dissemblances de 1958 et 1959 et l'écart qui sépare les deux courbes correspondent quasi rigoureusement au comportement de la production de la S.I.A.C.

2) Au cours de la période, on constate de sensibles variations dans le pourcentage d'établissements sidérurgiques en activité. Il décline fortement de 1952 à 1953, remonte en 1954 et 1955, fléchit encore en 1956 et surtout 1957 sans toutefois aller jusqu'au minimum de 1952, atteint enfin une valeur optima en 1958. Rapprochées de ce qu'ont apporté les analyses mensuelles ces ondulations ne peuvent comporter qu'une explication : les phases dépressives ont entraîné la disparition de nombre d'entreprises de faibles dimensions.

3) La dernière augmentation de capital de l'Ilva au cours de la période considérée, celle du 27 avril 1961, prélude à une vaste opération de fusionnement entre cette Société et la Cornigliano et elle suit la mainmise de l'Ilva sur le nouvel établissement de Tarente.

Dès février 1960, à côté de celui de la construction navale, le second problème qui retient l'attention des milieux d'affaires gênois est celui des probabilités de fusion des grandes entreprises du groupe Finsinder. Avril apporte un peu plus de précisions, encore que toutes précautions soient prises pour souligner le caractère officieux des rumeurs qui circulent : on estime que les établissements intéressés ne se limiteront pas à ceux de Ligurie, à celui de Piombino et à celui de Bagnoli mais que celui que l'on ébauche à Tarente sera aussi inclus, un rapport est avancé entre les actions Cornigliano et les titres Ilva (2 actions 1/2 Ilva pour 1 Cornigliano). C'est toutefois essentiellement en mai que se lève le voile avec les rapports annuels de la Cornigliano et de l'Ilva. « Le tableau de l'avenir de votre société serait incomplet, déclare en substance le premier, s''il ne vous était fait part... des études en cours... pour donner aux sociétés du groupe (Finsinder) disposant d'établissements à cycle intégral, c'est-à-dire par conséquent à l'Ilva et à la Cornigliano, une structure conforme aux tendances technologiques et d'organisation qui s'affirment... par l'intégration dans un unique organisme ...» [18].

De son côté, le rapport Ilva annonce que depuis un certain temps est à l'étude « l'éventualité d'une fusion — avec communauté d'intérêts et de travail — entre les activités de la Cornigliano, celles de l'Ilva et celles, naissantes, du centre de Tarente ». « L'avancement des études et l'époque de réalisation des projets élaborés » dépendent, ajoute le document de la révision du régime fiscal en vigueur qui réglemente les concentrations et fusions d'entreprises [19]. De fait un temps sera encore nécessaire. Mais dès la fin de l'année, les publicités sont associées, faisant état d'une importation globale de 1 807 000 tonnes de minerai et de ferrailles ainsi que d'une production commune de 1 751 000 tonnes de fonte et 2 462 000 tonnes d'acier représentant respectivement 84 et 36 % des totaux nationaux.

En janvier 1961 on sait que la nouvelle société portera le nomd'« Italsider Alti Forni e Acciaierie Riunite Ilva e Cornigliano, Società per Azioni ». Puis, on apprend que l'atelier des tubes de Tarente sera approvisionné en acier par Gênes, Piombino et Bagnoli en attendant que l'aciérie tarentine alimente à son tour les laminoirs de Novi Ligure, et en octobre-novembre, il n'est plus fait de part séparée à l'Ilva et à la Cornigliano dans les plans d'exansion de la Finsider.

Enfin en mai 1962, l'Italsider a effectivement pris vie et l'on prévoit qu'elle fournira en 1965, 7 650 000 tonnes d'acier soit à peu près la moitié du total italien à cette époque : 2 millions de tonnes pour chacun des établissements de Cornigliano, Piombino et Tarente, 1 650 000 pour celui de Bagnoli.

4) Tandis que les productions des établissements de la Cornigliano et de l'Ilva progressent vivement, celles de la F.I.T. et des Ferriera Bruzzo se développent à un rythme plus lent. Pour la première, les moindres bénéfices de 1960 sont en partie explicables par les travaux de modernisation et d'amplification. Mais en partie seulement. Pour une autre part, le fléchissement du profit de 321 millions de Lires en 1959 à 724 en 1960, alors que la facturation croît de 7 250 millions à 8 853 prend son origine dans la concurrence et semble à rapprocher de la création de l'atelier de Tarente. « Dans les milieux sestrais... on n'est pas sans se préoccuper des effets négatifs qui peuvent résulter pour l'activité locale du développement... de la fabrique de tubes soudés de Tarente », d'autant plus qu'on s'attend à ce que d'autres installations destinées à la production de tubes soudés de petit et moyen diamètre viennent encore s'y ajouter [20]. Il semble bien d'ailleurs que les nouvelles installations de Sestri aient pour objet de se donner les bases de fabrications primaires propres à rivaliser avec une installation à cycle intégral puisqu'il s'agit d'une aciérie et de laminoirs. En dépit de toutes les affirmations optimistes si souvent répétées dans les enquêtes et chroniques mensuelles, les Ferriera Bruzzo de Bolzaneto ne dépassent pas, en fin de période, le rythme annuel de 160 à 170 000 tonnes d'acier et de 80-85 000 tonnes de laminés.

Un premier facteur de différenciation apparaît avec la destination et la nature des fabrications. Il est frappant que tout en suivant le développement de la Cornigliano, la courbe ligure s'en écarte assez sensiblement parfois compte tenu de l'énorme supériorité de l'Oscar Sinigaglia. De 1956 à 1957 la courbe ligure monte plus vite que celle de la Cornigliano. De même entre 1960 et 1961. En revanche, le déclin est plus net pour l'ensemble ligure que pour la Cornigliano entre 1957 et 1958. Enfin, entre 1958 et 1959, le déclin précédent tend à compensation pour l'ensemble de la région tandis qu'il s'accuse pour l'établissement Sinigaglia.

(18) et (19) Rapports annuels de l'Ilva et de la Cornigliano Bilans 1959. Les passages les plus importants en sont résumés in (75) avril 1960, Rassegna.

(20) (75) Juillet 1962, Rassegna, p. XVII

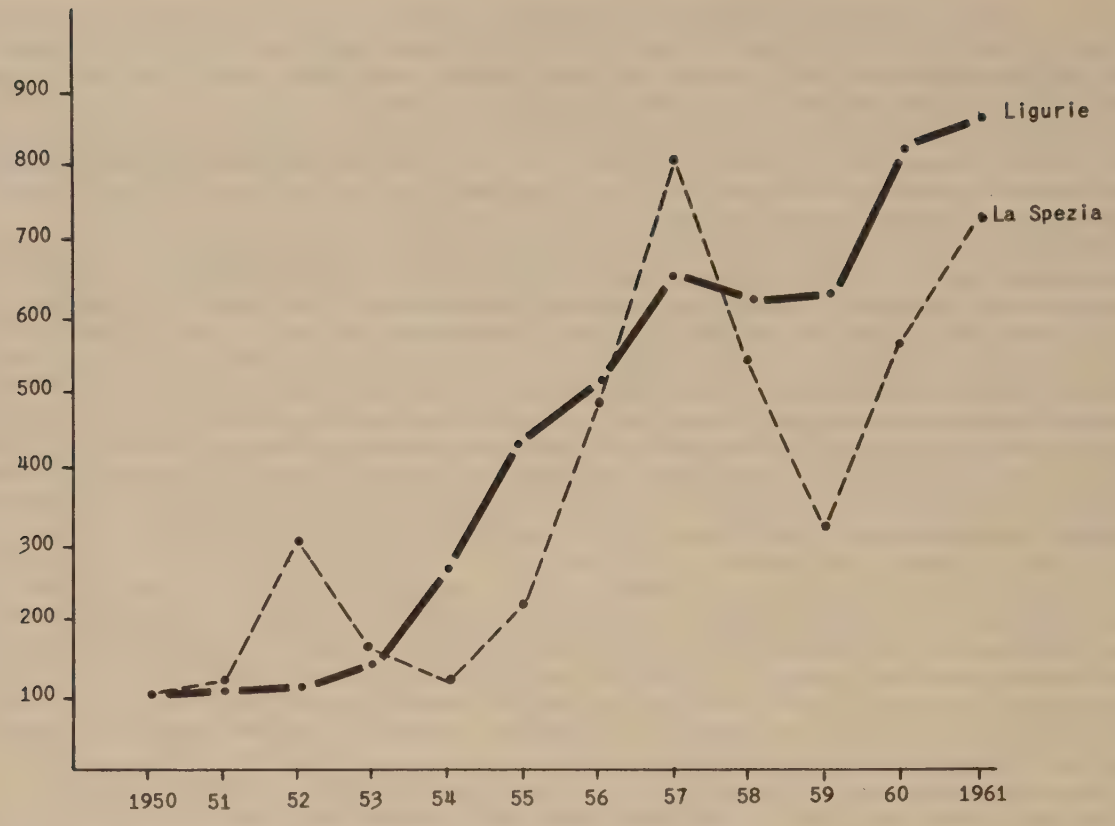


Fig. 32. — *Acier ligure et acier spezin.*

C'est que — outre quelques effets mineurs liés aux transformations de la Cornigliano et à l'évolution de la conjoncture de la grosse mécanique — la production de tôles minces de la Cornigliano est essentiellement destinée à l'industrie automobile, tandis que les autres établissements ligures, S.I.A.C. en tête, travaillent avant tout pour la construction navale. 1957 est une année de boom pour les chantiers et 1961 une année de reprise : à ces deux moments l'apport des entreprises autres que la Cornigliano est supérieur à la normale. 1958 est une année de crise navale : l'apport de ces entreprises est inférieur et la courbe d'ensemble fléchit exagérément. 1959 est l'année où l'on escompte dans les cercles de l'automobile l'offensive des « compact cars » américains tandis que la Finmare soutient les chantiers navals d'un programme de liners : la courbe de la Cornigliano s'infléchit négativement, celle de l'ensemble régional se redresse.

L'examen de la production d'acier spezin, négligeable en valeur absolue puisque dans ses moments de plus intense activité elle n'atteint pas 14 000 tonnes, mais qui présente l'intérêt d'alimenter presqu'exclusivement la mécanique navale, apporte la contre épreuve décisive.

Après le maximum de 1952, l'année 1954 correspond à un creux marqué : indice 118 contre près de 305 deux ans auparavant, pour une base 100 en 1950. De 1955 à 1957, hausse continue pour atteindre un optimum avec l'indice 804,7. Nouveau déclin en 1958 et 1959 où l'on remonte à l'indice 320. Reprise enfin en 1960 et 1961 où l'on remonte à près de 562 puis à plus de 725. La correspondance avec la marche des chantiers de construction navale est rigoureuse et les points caractéristiques correspondent exactement aux grandes étapes de la législation d'aide gouvernementale à l'industrie navale.

La sidérurgie ligure doit ainsi à la desserte des chantiers navals quelqu'irrégularité. On pouvait s'en douter dès lors qu'enquêtes et chroniques mensuelles laissaient apparaître de temps à autre, par exemple pour la S.I.A.C., la mention d'une charge de travail assurée pour quelques mois ou quelques années, formule qui reproduit celle qui est en usage dans les chantiers et traduit, à travers des préoccupations similaires, un lien d'étroite parenté. Les perspectives sont, toutefois, pour une atténuation de ces irrégularités déjà modestes d'une part en raison de la part sans cesse plus grande que l'Italsider prend même dans la production ligure avec le développement des annexes de Cogoleto et de Novi d'autre part en raison de nouvelles orientations de la S.I.A.C. A la XL[e] foire de Milan, l'établissement de Campi a présenté deux nouveautés dont elle est l'unique

producteur en Italie : des tôles à 9 % de nickel destinées à des emplois à très basse température (— 196°) et des tôles d'acier (dites Tl spécialement) adaptées aux très fortes pressions.

Le trait fondamental toutefois est le contraste entre sociétés privées restées de taille modeste, Ferriera Bruzzo et F.I.T., et entreprises géantes à participation d'Etat procédant d'une concentration volontaire : celles de l'Ilva, Cornigliano et S.I.A.C. et les nouvelles fabrications de cette dernière sont encore le résultat d'une initiative de la nationale Finsider qui coiffe l'ensemble. C'est à cette concentration voulue de haut dont la province de Savone a fait les premiers frais que la Ligurie doit sa promotion sidérurgique et d'avoir mis pour l'avenir de son côté les meilleures chances.

La Cornigliano est née de l'idée de la sidérurgie sur l'eau et du plan Sinigaglia auquel son établissement principal a emprunté son nom. Ce sont la Cornigliano et la S.I.A.C. qui, depuis la multiplication des fours et la rationalisation des installations annexes de l'Oscar Sinigaglia, jusqu'au betatron de Campi en passant par l'oxygénation, les chaînes de revêtement, les trains de laminage de Novi, perfectionnent leurs installations et les élargissent, réalisant les progrès technologiques générateurs de prix concurrentiels tandis que les petites entreprises qui réussissent à survivre restent alourdies d'une main-d'œuvre pléthorique. Au cours de l'après-guerre, c'est aux entreprises nationalisées, assurant quelque 90 % de la production d'acier et de fonte, que revient le mérite du progrès accompli.

Non seulement, la création de l'Italsider lève l'hypothèque des concurrences, mais encore elle conditionne une spécialisation propre à élever la rentabilité et le rendement. « La fusion entre les activités de l'Ilva et celles de la Cornigliano, est-il écrit dans le rapport de 1960 de cette dernière, informant les actionnaires du projet, permettra... une efficacité accrue et une plus grande souplesse de gestion par suite et de plus larges possibilités d'échange de demi-produits et d'une plus étroite coordination dans les politiques commerciales » et un peu plus loin : la production de la Cornigliano se trouvera ainsi « adaptée à de plus vastes courants compétitifs » [18]. Le rapport correspondant de l'Ilva est plus précis encore. « Dans la grande sidérurgie, y lit-on, il convient désormais de proportionner les entreprises à la mesure des dimensions donnant l'efficacité maxima et permettant la spécialisation la plus poussée des centres et des modes opératoires... Dans le groupe Finsider, on trouve aujourd'hui, avec des personnalités juridiques distinctes, des entreprises homologues mais jusqu'ici spécialisées dans des secteurs différents. Il s'affirme cependant opportun de dépasser le stade des spécialisations d'entreprises et de favoriser la constitution d'un système industriel de plus d'ampleur, propre à permettre une meilleure coordination des cycles productifs et le regroupement des diverses activités en un programme unique fondé sur les diverses productions fondamentales qui devront s'exercer dans de grands centres hautement spécialisés... » [18]. Ce ne sont pas là de simples mots destinés à couvrir une spéculation financière : le plan Italsider établi en 1962 prévoit effectivement d'une façon très précise la spécialisation des centres et des établissements; par exemple la concentration à Cornigliano des produits habillés, c'est-à-dire des tôles zinguées avec développement corrélatif du laminage à froid ainsi que de la chaîne d'étamage et la construction d'une nouvelle chaîne de zingage continue, ou la concentration à Novi des tôles légères à froid. Ce sont encore les entreprises à participation d'Etat qui assument la préparation de l'avenir.

III. — LA MÉCANIQUE LIGURE

Ne connaissant de croissance que pour la petite mécanique le Ponant ligure s'élimine. Le Var de son côté ne retient pas beaucoup plus l'attention. Valeurs indexées et pour une base 100 en 1954, les salaires distribués dans les activités du métal sont à l'indice 97 en 1961 et, en fonction du perfectionnement et de l'enrichissement des outillages, la Provence centrale ne témoigne guère que d'un petit progrès de la fonderie de seconde fusion, des petits ateliers liés à la mécanique navale ou à la motorisation qui sont ses seules activités du fer. L'intérêt se concentre ainsi pour la mécanique de construction et d'invention sur la Ligurie centrale et orientale et les Alpes-Maritimes qui en sont les 2 foyers.

Le ton d'ensemble de la construction mécanique ligure est donné par une note de la Chambre de Commrece de Gênes et par une législation de faveur au profit de Savone. En décembre 1953, la Chambre gênoise enregistre avec satisfaction une importante commande « étrangère qui vient à point pour apaiser des craintes ». Le Venezuela confie à la Société Ansaldo la construction d'une cimenterie complète avec centrale électronique. Il s'agit d'une installation d'une capacité journalière de 450 tonnes et dont le coût est évalué à plus d'un milliard de Lires. C'est un témoignage réconfortant de la réputation dont jouit à l'étranger l'industrie italienne dans l'une de ses spécialités les plus appréciées. C'est aussi une assurance de travail qui manifestement soulage

(21) (75) Note del mese, p. 825.

« en un moment où le problème de l'occupation ouvrière dans le secteur mécanique offre de nombreux motifs de préoccupation et d'angoisse » [1]. Le 15 juillet 1954, le Conseil des Ministres approuve un projet de loi créant une « zone industrielle de Savone » bénéficiant de dégrèvements fiscaux et douaniers. Les entreprises industrielles de Savone-Vado sont exemptes pour 5 ans des taxes douanières et jusqu'en 1964 de l'I.G.E. relatifs aux matériaux et outillages nécessités par le développement, la modernisation et la transformation des installations existantes ou la création de nouvelles usines et ateliers. Ces initiatives sont, en outre, exemptes pour 5 ans de l'impôt sur la richesse mobilière et sur les revenus. Enfin, tous les actes d'inscription au registre du commerce, de transcription hypothécaire, d'acquisition foncière et d'enregistrement des contrats d'adjudication sont réduits à un droit fixe de 200 Lires. Le projet de loi prend son origine dans des motions des autorités municipales et de la Chambre de Commerce, inquiètes d'une « situation locale très lourde dans le secteur de la main-d'œuvre ». Il s'agit de trouver une occupation nouvelle non seulement aux travailleurs licenciés par suite de la réduction de l'Ilva mais encore à plus de 3 500 travailleurs de la mécanique.

Commentaire gênois et zone industrielle savonaise sont également significatifs : la construction mécanique ligure connaît un profond malaise sitôt après la phase de reconstruction. C'est un trait qui la rapproche de la sidérurgie. Mais la mécanique ne fait pas l'objet d'une concentration comparable ni d'une réorganisation précoce et les entreprises nationalisées y jouent un rôle tout différent.

1) Les fluctuations de l'activité [22].

Jusqu'à la fin de 1954 se développe un premier temps de crise. Le président de la Confédération Générale de l'industrie doit se défendre âprement contre l'accusation d'immobilisme formulée par les organisations syndicales et le tableau qu'il brosse de la situation au cours de l'exercice 1953 dans son rapport de fin d'année est sombre; la production mécanique trouve difficilement à s'écouler et la branche se heurte à de sérieux problèmes financiers. De son côté, le secrétaire de la section industrielle de la Chambre de Commerce de Gênes doit longuement rappeler preuves à l'appui tout ce qui a été fait par cet organisme en faveur des entreprises mécaniques, que sa compositions et ses structures en font un organe de défense de toute l'industrie régionale, que tout ses efforts tendent au développement de la production, à l'approvisionnement à bon compte des entreprises, à l'extension de leurs installations, au financement de leurs activités, à l'amélioration de leurs dessertes, qu'enfin elle agit en étroite liaison et en pleine sympathie avec l'Association des Industriels. Depuis 1952, le marché est étroit et l'atmosphère lourde : c'est à peine si se sont marqués quelques réveils de l'activité en septembre ou en décembre 1952, en avril 1953 sous l'effet de la foire de Milan, en octobre 1953 où l'Inde passe une commande de 50 grosses locomotives à vapeur à l'Ansaldo, en novembre 1953 avec la commande vénézuelienne, en septembre 1954 grâce à quelques ordres argentins. Au cours de ces 3 années, chaque contact avec les dirigeants de l'industrie mécanique peut se résumer par les mêmes mots : lourdeur, marasme, semi crise endémique où l'on vivote au jour le jour. Mais ces sursauts sont toujours brefs et sans lendemain. Les travaux pour la marine sont tombés à un très modeste niveau. Les machines textiles se vendent fort mal. La concurrence étrangère est agressive. Le personnel est disproportionné aux besoins. Le monde des travailleurs s'agite dans la crainte de débauchages qui ne manquent d'ailleurs pas de se produire : depuis la guerre, la force de travail s'est réduite de moitié et en septembre 1954, une longue déclaration du Ministre du Travail, annonce des mesures d'avancements de l'âge de la retraite et de reclassement.

A partir de 1955, par contre, s'amorce une reprise et pendant les deux années suivantes encore, la situation se maintient meilleure. Sans doute, tous les nuages ne sont-ils pas dissipés. Dans cette seconde phase pourtant les notes claires dominent. En janvier 1955, les entreprises travaillant pour les chantiers navals bénéficient de la reprise des constructions maritimes déterminée par la loi Tambroni, notamment la fabrication de moteurs Ansaldo. En février, si la Fossati et la Nuova San Giorgio se délestent d'une centaine de travailleurs chacune, un certain optimisme règle dans l'ensemble de la mécanique. En mars, l'Ansaldo Meccanico fournit tous les chantiers ligures et la San Giorgio se voit favorisée d'une commande de turbo aternateurs pour l'équipement d'une nouvelle centrale sicilienne (de la S.I.E.S. de Palerme). En avril, nouvel afflux : sur projet de la Montecatini, l'Ansaldo construira une fabrique d'engrais pour la « Sindri Fertilizers et Chemical » indienne représentant 3 ans de travail et 9 milliards de lires; la même Ansaldo est également chargée de la fabrication d'une installation de débarquement charbonnier à Valparaiso (600 000 dollars) pour le compte du Ministère des Travaux Publics et la direction des Ports du Chili. De son côté, la San Giorgio se voit confier d'une part la construction d'une turbine Kaplan de 350 000 mc seconde pour l'équipement du Danube autrichien, d'autre part, la fabrication de 50 automotrices à courant continu pour le compte du Gouvernement Indien. En mai, la tension

(22) Comme pour toutes les autres branches d'activité, la marche de la mécanique peut être contrôlée par les Note del Mese puis la Rassegna de (75) et les chapitres homologues de (79) et (83), *passim*.

entre directions et main-d'œuvre s'apaise et l'été est caractérisé par une marche pleinement satisfaisante de la branche mécanique « d'autant plus que la construction navale fonctionne à plein ». A fin août, le Meccanico Ansaldo a enregistré sur ses carnets un volume d'ordres assez impressionnants : 24 moteurs de navires à vapeur et 12 gros diesel représentant 4 600 000 heures de travail, 87 diesels de moins de 1 500 chevaux représentant 500 000 heures, une autre série de diesels marins et industriels pour 600 000 heures, 6 centrales thermo-électriques totalisant une puissance de 240 000 kw et représentant 930 000 heures de travail, 25 chaudières de locomotives nécessitant 120 000 heures de travail, enfin des travaux divers pour 250 000 heures encore. Au total, 18 mois assurés d'activité à 100 % de la capacité des installations. La fin de l'année 1955 est aussi satisfaisante et 1956 et 1957 témoignent aussi d'un bon comportement d'ensemble. C'est ainsi qu'en octobre 1956, toutes les entreprises mécaniques travaillent à un rythme jugé soutenu que l'on peut évaluer à 90-100 % de la capacité pour les plus grandes et qu'en novembre, tandis qu'elle travaille à la construction d'un électrosynchrotron italien, la San Giorgio s'adjuge contre 10 concurrents étrangers la commande d'un aimant de protosynchrotron pour l'Institut de Physique Nucléaire de Genève (4 000 tonnes de tôles de 1 mm 5). De même le bilan de la Finmeccanica accuse une croissance de 20 % du volume d'affaires entre les exercices 1955 et 1956 une masse de commandes étrangères de l'ordre de 95 milliards de Lires, une progression des bénéfices importante et le comportement des entreprises ligures est sensiblement parallèle à la courbe d'ensemble italienne. De même encore, on enregistre en février 1957, une importante masse d'ordres (450 000 heures de travail pour le seul Ansaldo Meccanico), en mars, avril et mai, un excellent rythme attesté par les rapports de l'Association des Industriels qui font état d'une sensible augmentation du nombre des entreprises. Dans les derniers mois de 1957 encore, les établissements mécaniques bénéficient de confortables demandes d'équipement, cimenteries, raffineries de pétrole, centrales électriques, fabriques d'engrais (600 000 heures de travail acquises par le Meccanico de Sampierd'Arena entre la fin septembre et le 6 novembre).

Pourtant on retourne progressivement à une détérioration de la situation. Dès novembre 1956, les enquêtes recueillent des doléances sur la difficulté de placer les petits moteurs diesels, les grues, les gazomètres et les excavatrices ligures. Moins d'un an plus tard, c'est au tour des constructions ferroviaires de faiblir. Sur le moment, le péril ne paraît pas grave : leur excédent de personnel est absorbé par les entreprises liées à la construction navale. Mais à la fin de 1957, cet exutoire disparaît. A côté de la Fossati et de la Melara de la Spezia qui n'ont jamais réussi à écouler leurs tracteurs, des établissements de Fegino et de la Nouvelle Saint-Georges qui n'ont guère cessé d'être en difficulté viennent se ranger la San Giorgio et nombre d'entreprises mineures dont la Morteo de Pegli qui procède en décembre à une réduction de personnel. Une seconde page est tournée.

Les années 1958 et 1959 sont effectivement des années de crise sérieuse. En janvier 1958, les milieux dirigeants de la Chambre de Gênes estiment nécessaire de développer les grands travaux plus urgents que jamais parce qu'il ne s'agit plus seulement d'accélérer une expansion mais d'arrêter un processus de régression qui affecte la Ligurie en raison de la crise de l'Industrie Mécanique ajoutée à celle de la construction navale et des réparations. En mai, on cherche les raisons de la chute des commandes de grosses installations dans la récession générale qui atteint l'Argentine, l'Inde, l'Egypte et la Turquie, et les oblige à demander des délais de paiement que ni les gouvernements ni les assurances ne peuvent garantir, ainsi que vient de le démontrer la conférence de Venise tenue sous les auspices de l'Union de Berne. Juin apporte des échos alarmistes sur les positions de l'Ansaldo San Giorgio et surtout de la Nuova San Giorgio et de la Fossati qui n'ont trouvé « ni vocation ni marché ». Le 22 octobre, le Président de l'I.R.I. déclare dans une conférence de presse : « Pour l'Ansaldo San Giorgio, il est question d'une profonde réforme... qui touchera inévitablement le personnel... gonflé à l'excès aussi bien dans les listes d'employés que dans le volume des ouvriers... Pour la Fossati, on ne peut éviter de prévoir la fermeture et la liquidation de la société. Des activités de remplacement seront toutefois créées... ». En avril 1959, administrateurs et chefs d'entreprises, employés et ouvriers exhalent leur amertume et leur déception : les mois ont coulé depuis la déclaration d'octobre et tout demeure en l'état, La Fossati moribonde, la San Giorgio marginale, les activités de remplacement toujours en projet imprécis et quelque 2 000 travailleurs dans l'angoisse du lendemain [23]. Le Meccanico accuse lui-même une inflation de personnel de l'ordre de 500 unités. La presse toute entière s'émeut depuis le Secolo XIX à l'Unità en passant par le Nuovo Cittadino, le Lavoro Nuovo, le Corriere della Serra, et le Corriere Mercantile qui juge normal « que sur les solutions à adopter les avis puissent différer » mais qui conclut vigoureusement qu'une idée centrale demeure impérative : « agir, décider, ne point perdre de temps » [24].

A l'automne 1960 encore, les promesses pour doter Gênes et la Ligurie de nouvelles et vastes possibilités de travail sont rappelées avec amertume sinon acrimonie tandis que certains journalistes n'hésitent pas à dénoncer

(23) Sur cette imprécision des projets relatifs aux activités de remplacement, unanimité des avis relevés au cours des enquêtes : « blaue luft » disait une personnalité gênoise cultivée paraphasant le Roi Sergent.

(24) Corriere Mercantile du 11 avril 1959, cf. aussi particulièrement Domenico Bartoli : Corriere della Serra du 15 avril 1959.

la douloureuse obligation dans laquelle se sont trouvés nombre d'ouvriers spécialisés de gagner leur pain à des travaux de terrassement [25]. En même temps de bons esprits expriment la crainte d'un déséquilibre persistant entre un potentiel croissant et une consommation intérieure plafonnante ou en déclin, dont le Meccanico et la San Giorgio ne seraient que les premières victimes. En décembre 1960, la diminution des commandes de moteurs marins et la raréfaction des ordres étrangers qui affecte le Meccanico Ansaldien sont tels qu'ils déterminent un regain d'inquiétude. De l'excès du mal s'apprête toutefois à sortir le remède.

La première annonce en est faite par le Ministre des « Partecipazioni Statali »; en conclusions du débat sur le budget de l'Etat en octobre 1960 : pour développer l'économie ligure, 100 milliards de lires sont prévus à investir dans une zone industrielle gênoise. Cette fois, d'ailleurs, les promesses semblent devoir ne pas rester à l'état de songe creux. Un vaste programme de coordination des activités et de spécialisation des entreprises est élaboré. Des transferts d'installation rationnels non seulement sont décidés mais en outre amorcés dès la fin de 1961 : ceux des ateliers de la Delta et de la San Giorgio par exemple. Des réorganisations touchent au plus profond des structures, des gestions, des fabrications s'opèrent simultanément.

Aussi n'est-on pas surpris de voir naître de nouvelles entreprises ou se convertir à l'industrie des sociétés commerciales, et de constater que 1962 débute brillamment pour la construction mécanique. La « Wayne Italiana » qui se consacrait exclusivement à la distribution des combustibles liquides jusqu'en fin juin 1961 se transforme en fabricant de mélangeurs et distributeurs d'hydrocarbures légers et gras. Au début de décembre 1961 se constitue à Gênes une nouvelle fabrique d'outillage : « La Nuova Utensileria Italiana S.P.A. ». En février, la société Idroelettrica Piemontese a confié à l'Ansaldo la construction d'un élément de 250 000 kw destiné à la Centrale de Chivasso déjà équipée de deux groupes de 70 000 à 140 000 kw par l'établissement de Sampierd'Arena. Au cours du mois de mars, outre les essais d'une turbine de 160 000 kw destinée à la Centrale Electronucléaire de la S.E.N.N. sur le Garigliano — la plus puissante turbine construite jusqu'ici en Europe dit-on — la remise en ordre de la Delta, dont l'objectif est de produire et de travailler 60 000 tonnes de cuivre et d'alliages de cuivre, va bon train, la Società Romana di Elettricità passe commande au Meccanico d'une turbine de 180 000 kw ainsi que d'une chaudière de 500 T/h tandis que le Brésil y fait construire l'appareillage destiné à la Centrale d'Alegreta, soit deux groupes de 33 000 cv.

Au demeurant, la mécanique ligure n'a pas attendu la réorganisation de 1961 pour se ressaisir et reprendre son activité voire sa croissance : même pas la déclaration ministérielle du 22 octobre 1960. Les notes pessimistes dont on a fait état à l'automne de cette année et en décembre constituent des exceptions et apparaissent quand on les replace dans l'ensemble de la branche comme des séquelles de la phase dépressive précédente ou d'une situation plus ancienne encore.

Le rapport présenté à l'assemblée ordinaire et extraordinaire de la Finmeccanica tenue le 18 octobre 1961 établit que l'Ansaldo San Giorgio a, à la fois, développé sa production et augmenté son personnel : l'effectif passe de 3 636 travailleurs à 3 818 entre le 1er janvier et le 1er juillet 1961 et la masse des commandes de 1960 est déjà supérieure de 50 % à celle de l'année précédente notamment grâce à l'amplification des ordres de grandes machines rotatives, de grands transformateurs, de moteurs de série, d'équipements pour sucreries, de turbines hydrauliques et de pompes, et le volume de facturation qui atteint 15 milliards de lires pour l'exercice 1960 accuse une plus value de 11 % par rapport à celui de 1959. Il en va de même pour la nouvelle San Giorgio qui voit croître ses commandes de machines textiles, de stabilisateurs et de centrales de tir pour la marine militaire et enregistre un bénéfice d'exercice dès 1960, après une longue série de comptes perdants. De même, encore pour les fonderies et officines Saint-Georges de Prâ : leur atelier de chaudières, radiateurs de fonte et d'acier, plaques chauffantes se développe au point que, ici aussi, l'année 1960 se solde par un gain ce qui ne s'était jamais produit. Dans le courant de 1961, c'est-à-dire avant que commencent de se faire sentir les effets de la systématisation, le Meccanico de Sampierd'Arena a enregistré de sérieuses commandes et ses carnets se garnissent copieusement au cours de l'exercice suivant d'ordres non seulement italiens mais encore yougoslaves, indiens, espagnols, tunisiens [26].

(25) «... non si puo dire che la promessa sia stata intégralmente mantenuta. E' un po difficile sostenere che sia per Genova e i Genovesi un solluchero : propri operai specializzati a fare gli sterratori come e abbondantamente accaduto » Ivo Lapi, Il Genovese — 12 sept. 1960.

(26) En 1961 notamment : une turbine à vapeur à condensation et à surrechauffement intermédiaire de 75 000 kw de la Société Vizzola de Milan, une centrale thermoélectrique à deux groupes de 80 000 kw que la Société gênoise Cosider destine à l'établissement Tarentais de l'Italsider, deux groupes de 76 000 kw que la S.M.A. de Naples entend affecter à la Centrale du Mercure, une turbine à vapeur Ansaldo G.E.G.O. à contrepression de 11 000 kw et une chaudière Ansaldo, Babcock et Wilcox pour l'Alfa Romeo, deux turbines de 14 500 kw, fonctionnant à la vapeur des suffioni pour la Société Larderello de Pise, deux chaudières Ansaldo Babcock et Wilcox type « bi drum » pour la G.I.E. de Milan qui s'ajoutent à l'élément de 160 000 kw de la S.E.N.N. Dans la même série sont également à classer une usine de fertilisants azotés d'une puissance de 375 tonnes quotidiennes et d'une valeur de 5 milliards de lires édifiée à Lukavac en Bosnie pour le compte de la « Koksno Homijski Kombinat » yougoslave, l'usine d'Ammoniaque de Noyvel, aux Indes, d'une capacité de 500 tonnes quoti-

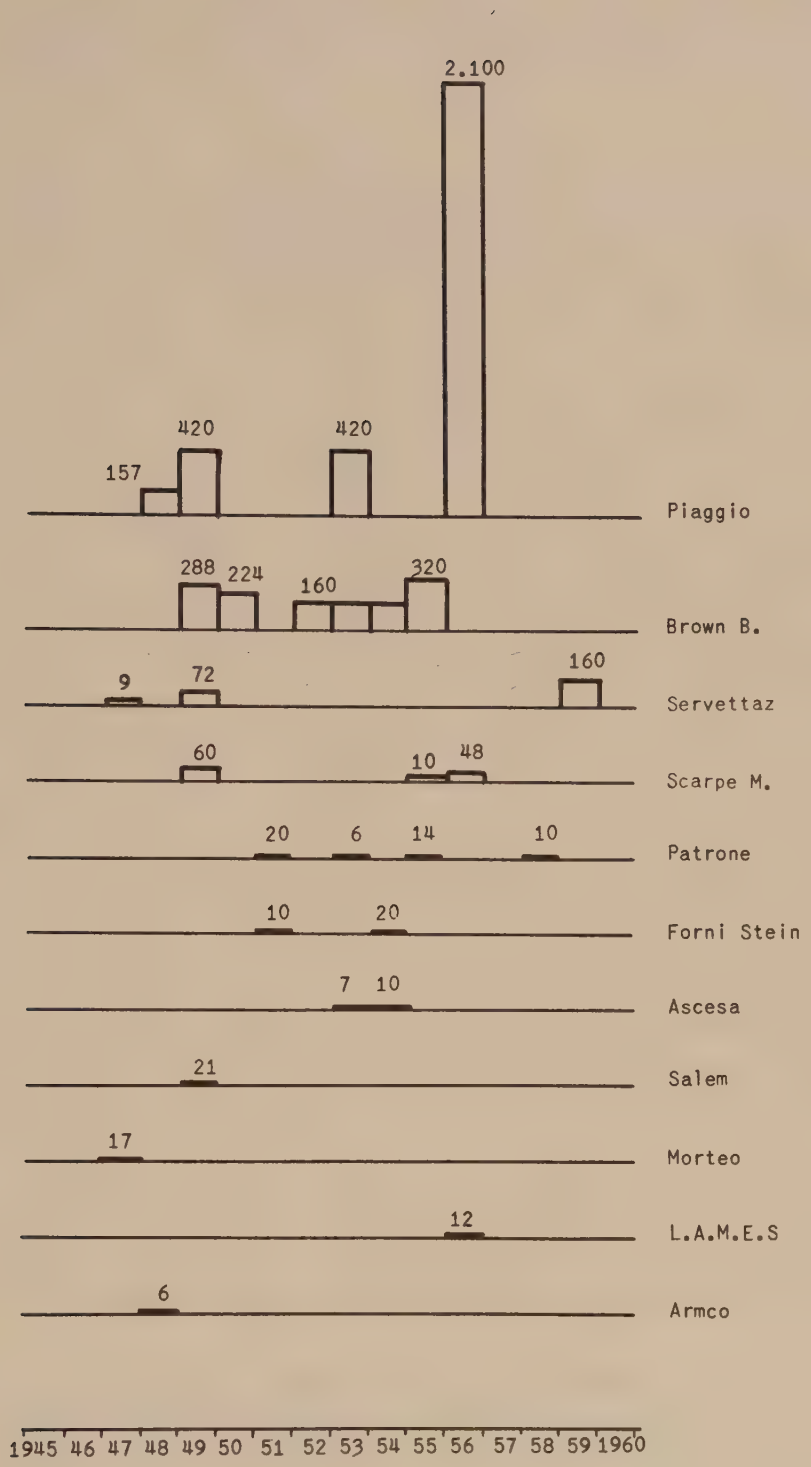


Fig. 33a. — *Gains de capital de la mécanique ligure.*
Période 1946-1960. Valeurs en millions de Lires.
A l'échelle au-dessus de 100, trait renforcé au-dessous.

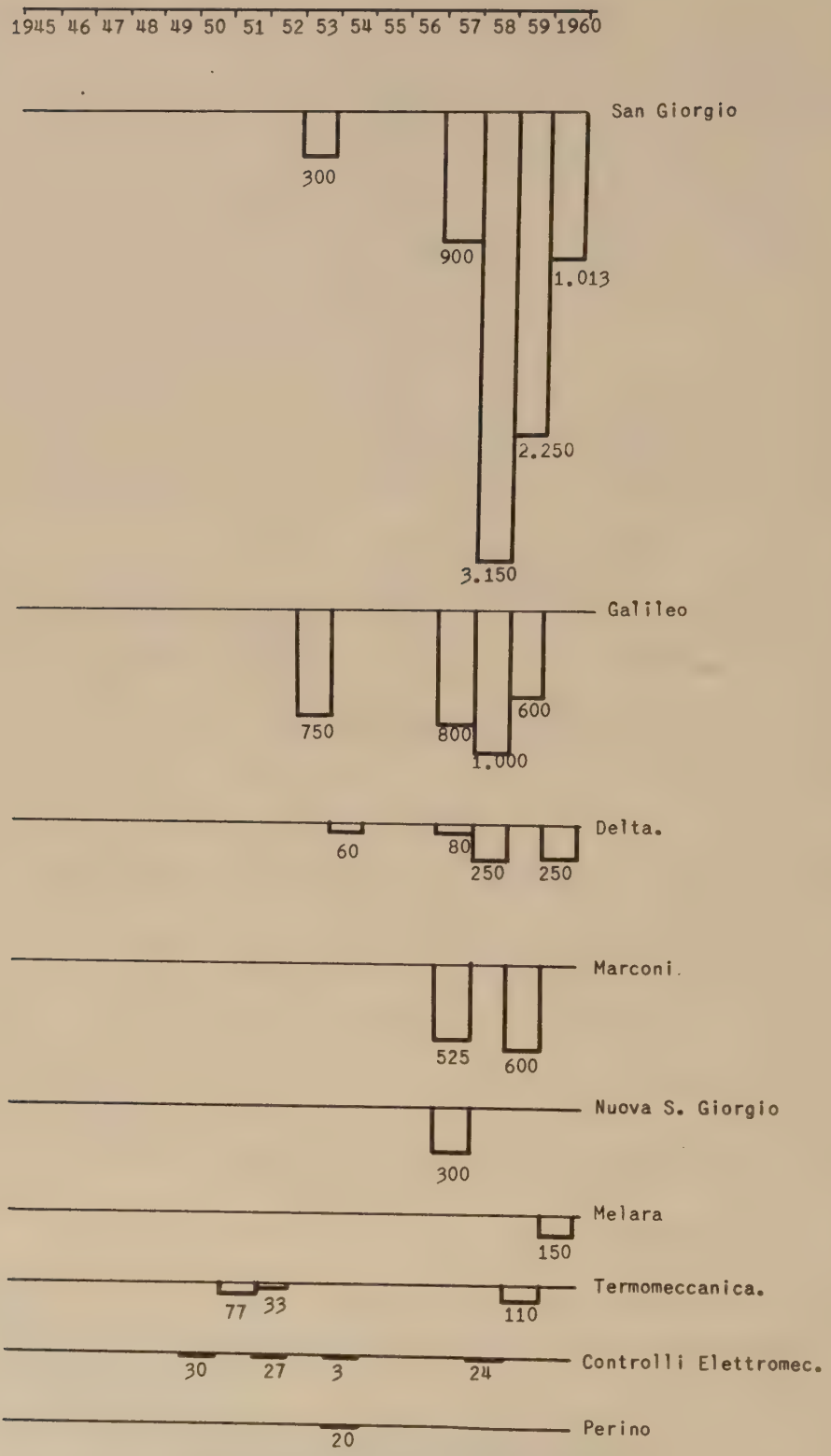


FIG. 33b. — *Pertes de capital de la mécanique ligure.*
Période 1946-1960. Valeurs en millions de Lires.
A l'échelle au-dessus de 100, trait renforcé au-dessous.

Ainsi depuis les années 1950, la mécanique ligure montre un comportement sinusoïdal ou s'individualisent quatre temps : une première phase de difficultés, une période d'activité intense, une rechute, un redressement accompagné d'une réorganisation volontaire qui en raffermit la tendance.

2) Les comptes des sociétés.

Les comptes des sociétés par actions confirment ce comportement d'ensemble. Jusqu'en 1950, les distributions gratuites ne sont ni rares ni sans ampleur. A partir de cette date, elles se font exceptionnelles et ce sont, au contraire les réductions de capital qui se multiplient avec un large recours à l'argent frais et deux moments particulièrement critiques : 1953 et 1958. Depuis 1960, nombre de pertes ne sont plus liées qu'à un effet de retard et au cours de cette année la fréquence des affaires accusant un déficit d'exercice s'abaisse à 30 % contre 47 pour la moyenne 1957-1960 tandis qu'on passe, dans les mêmes conditions, d'une perte moyenne apparente de plus de 750 millions à un profit de près de 1 250.

Mais, surtout, les comptabilités que l'on peut suivre individualisent 3 groupes de sociétés les unes sans conteste saines, d'autres affectées au contraire d'une faiblesse prolongée, une dernière catégorie enfin associant des caractères contradictoires et qui constitue une série de cas discutables.

Dans le premier groupe s'inscrivent 12 sociétés dont les résultats sont non seulement positifs mais encore témoignent d'une réelle expansion [27].

La « Piaggio et C^ie » que sa puissance place au premier rang en fournit un premier exemple. Son capital passe de 210 millions de Lires en 1948 à 3 150 en 1956 à la suite de 3 distributions gratuites portant le nominal des actions de 4 à 12 000 Lires le 15 octobre 1949, à 20 000 le 12 décembre 1953, à 60 000 le 3 juillet 1956. Une série d'obligations sont régulièrement remboursées : leur montant décroît de 140 millions en 1955 à 10 en 1960. Etabli à 640 millions de Lires en 1955, le bénéfice annuel tombe à moins de 380 en 1956 mais dès 1957 la valeur de 1955 est rattrapée et dépassée et par un progrès ininterrompu, on atteint sensiblement le milliard en 1960. La facturation progresse de 31 milliards en 1959 à près de 35 en 1960. Le personnel, beaucoup moins : de 7 428 à 7 495. Fonds d'amortissement et valeur des immeubles doublent au cours des 5 derniers exercices dont les résultats sont publiés au bulletin des Sociétés par Actions. Les réserves sont près de tripler. Le montant des participations fait plus que quadrupler.

A l'autre bout de l'échelle l'« Aldo Galante » est aussi en parfaite santé. Son capital initialement établi à 1 million en 1949 est porté à 10 l'année suivante, à 50 en 1957. Les dividendes de 800 Lires par action de 10 000 Lires en 1957 passent à 2 000 dès 1959, ce qui représente un produit de 20 %. Limités à 32 millions en 1957, les profits atteignent 113 quatre ans plus tard tandis que de 1959 à 1960, volume de facturation et emploi sont également en expansion : de 1 632 millions à 1 975 d'une part, de 272 à 317 travailleurs d'autre part. Titres et participations demeurent à 1,3 millions. La valeur des immeubles et installations augmente de près d'un tiers dans le même temps. Le fonds d'amortissement triple presque. Les réserves sont multipliées par 20.

Entre la puissante Piaggio et la faible Galante, la Brown Boveri, la Armco, la Servettaz Baserui, le Tubettificio Ligure, les Officine Riunite Macchine Industriali Genova (O.R.M.I.G.), les Industrie Radio Elettriche Liguri (I.R.E.L.), la Società per Azioni Leghe e Metalli (S.A.L.E.M.), les Officine Fonderie Patrone, les Forni Stein, et même les L.A.M.E.S. qui ne procèdent qu'à une distribution d'actions gratuites mais multiplient par 7 la valeur de leurs installations et développent fortement l'emploi et le volume d'affaires offrent des comptes également éloquents.

Dans le groupe opposé se rangent 7 entreprises. Dans l'ordre de puissance décroissante ce sont : L'Ansaldo San Giorgio, la Gallileo Firenze, la Delta, la Termomeccanica, la Marconi italiana, les Stabilimenti Riuniti De Andreis Casanova, les Costruzioni Robinetterie Elettrosaldate Ascesa [28].

Dans les cinq premiers cas, on enregistre certaines croissances, dans les volumes d'affaires, la valeur des installations, ou des fonds provisionnels parfois accompagnés d'une réduction de l'emploi mais le capital fond

diennes et d'une valeur de près de 14 milliards de lires avancée à 40 % en février 1962, l'appareillage destiné à l'usine d'acide nitrique de la Société Abonos-Sevilla représentant un millier de tonnes et presqu'entièrement achevé au début de 1962, un lot important de fournitures pour les pétroles roumains, cinq équipements de cimenteries pour la Montecatini (7 500 kgs de capacité d'Ilmenite par heure), la « Cementi S.P.A. » de Milan (400 tonnes par jour de clinker de ciment hydraulique), la « Société Nationale Tunisienne de Cellulose Kasserine » (36 tonnes quotidiennes de chaux), l'« Industria cementi G. Rossi » de Plaisance, la « Cementi Porto Recanati » (250 300 tonnes quotidiennes de clinker pour ciment hydraulique). La plupart des grosses commandes sont relevées par la Rassegna de (75).

(27) (80) Piaggio, p. 485, Brown Boveri, p. 489 — Azmco, p. 539, Servettaz Basevi, p. 545, Tubettificio Ligure, p. 368, I.R.E.L., p. 610 S.A.L.E.M., p. 638, Patrone, p. 689, Forni Stein, p. 714, L.A.M.E.S., p. 678.

(28) (80) Ansaldo S. Giorgio, p. 477, Galileo F., p. 488, Delta, p. 433, Termomeccanica, p. 510, Marconi, p. 511, De Andreis — Casanova p. 691, Costruzioni Ascesa, p. 723.

et doit être reconstitué à coups d'injections successives. Le plus éclatant exemple en est fourni par la Delta. Ses immeubles et installations font l'objet d'estimations croissantes. Son fonds d'amortissement s'étoffe mais les participations plafonnent vite et déclinent dès 1958 tandis que les réserves suivent une courbe de type voisin. Surtout le capital est dévoré. Primitivement établi à 5 millions de Lires il est réduit à 300 dès août 1949, puis à 240 le 12 mai 1954. Sans doute est-il remonté à 500 millions aussitôt mais grâce à un appel d'argent frais et la même opération se reproduit à 4 reprises : le 29 avril 1957 ou des actions de 1 600 Lires sont réduites à 840 puis remontées à 1 000, le 30 juin 1959 où elles sont ramenées à 750 Lires puis remontées à 1 500, le 30 juin 1960 où elles retombent à 615 Lires pour se regonfler à 1 500, le 10 août 1961 où elles sont successivement rabaissées à 833 Lires et de nouveau reportées à 1 500. Déjà en déficit de 16 millions de Lires en 1955, la société accuse une perte un peu moindre en 1956 mais à partir de cette date le déficit ne cesse d'aller croissant pour dépasser 250 millions en 1960. Il est remarquable enfin qu'on assiste à une aggravation des pertes entre 1959 et 1960 bien que le volume d'affaires ait augmenté de plus de 1/4 de la première à la seconde de ces deux années puisqu'il passe de 2 821 millions à 3 859, tandis que le personnel reste sensiblement identique (756 et 757 unités).

Dans les deux autres cas l'histoire du capital est moins douloureuse; en revanche non seulement fonds d'amortissement et réserves s'atrophient mais encore le déficit, parfois croissant, est de règle et surtout la valeur des installations décline. C'est notamment le cas pour l'Ascesa. Son comportement est honorable jusqu'en 1954 où le capital est passé de 10 à 50 millions avec 2 distributions gratuites (juillet 1953, juillet 1954). Mais par la suite la situation se détériore fortement : la valeur des installations et les réserves s'amenuisent, le fonds d'amortissement se rétrécit plus encore ainsi que titres et participations, enfin, alors que les exercices conduisaient en 1959 de forts déficits à des gains non négligeables 1960 se caractérise par une rechute grave et les stocks sont évalués à presque rien (500 000 Lires).

Le troisième groupe rassemble 10 entreprises [29]. Toutes traversent des moments difficiles sans que se manifestent toutefois des crises aussi aiguës que dans le second groupe et leur plus ou moins grande précocité individualise 3 cas :

— Dans le premier le capital social est dévoré et il faut le reconstituer, comme c'était le cas pour les affaires malsaines du groupe 2, mais les pertes sont moindres et la période s'achève sur des signes de rétablissement. La Oto Melara constitue un bon exemple. Son capital primitivement établi à 10 millions de Lires est porté à 1 milliard le 19 janvier 1955 puis, le 19 juillet 1960, réduit à 850 millions et aussitôt réaugmenté à 1 700 millions. La courbe des profits est, en V, composée d'un segment de déclin conduisant de bénéfices voisins de 100 millions de Lires à un déficit de valeur double en 1958 et d'un second segment de remontée correspondant à un retour aux gains dès 1959 puis, en 1960, au plus gros profit enregistré depuis 6 ans. En même temps, la force de travail et la facturation s'amplifient : de 956 à 971 salariés et 4 142 millions à 5 642, et la valeur des installations et immeubles gagne 12 %, les réserves augmentent de 40 %, le fonds d'amortissement double. Avec quelques variantes, les conditions sont analogues pour la Morteo, la Torrington, la Ditta Francesco Perino, la Rossbeton qui passe tardivement aux profits déclarés, les Controlli Elettromeccanici, la Nuova S. Giorgio dont le volume d'affaires et l'emploi se contractent encore entre 1959 et 1960 (4 448 millions et 1 220 travailleurs contre 3 977 et 1 152) tandis que les pertes d'exercice disparaissent et qu'on enregistre depuis 1955 la création d'un fonds d'amortissement et une plus value des installations et outillages de l'ordre de 40 %.

— Dans le second cas, le capital n'est pas entâmé, mais la période s'achève sur des pertes déclarées ou un fléchissement. C'est ainsi que de 1957 à 1960 la Angelo Casazza sextuple son fonds d'amortissement, voit croître de 1/3 la valeur de ses immeubles et outillages, crée une réserve équivalant au 1/4 du capital et se dote d'un petit portefeuille de titres mais fait un exercice blanc en 1957, un mince profit en 1958 et enregistre des pertes doubles en 1959 et en 1960. De même pour les Elettrodomestici S. Giorgio. Leur capital fixé à 5 millions en 1954 est porté à 200 un an plus tard sans augmentation du nominal des actions ni distributions gratuites comme dans la précédente entreprise. La valeur des installations et immeubles croît d'un tiers dans les 4 années 1957-1960. Le fonds d'amortissement double. Les réserves sont multipliées par 8. Par contre très lente croissance des profits annuels de 13 à 14 millions entre 1957 et 1959 puis chute à 9 en 1960, donc de plus d'un tiers, cependant que le chiffre d'affaires faiblit légèrement (de 773 à 744 millions) et que l'emploi reste pratiquement stable.

— Entre ces extrêmes les Officine Scarpa et Magnano offrent un bon comportement du capital social et une forte croissance des installations et de leur activité mais ne réalisent que des profits d'exerccie discutables mal compensés par le comportement des fonds prévisionnels. En 1948, le capital est porté de 40 à 140 millions;

(29) (80) Oto Melara, p. 493, Nuova S. Giorgio, p. 496, Morteo, p. 446, Torrington, p. 568, Elettrodomestici S. Giorgio, p. 586, Scarpa e Magnano, p. 552, Casazza e figlio, p. 675, Rossbeton, p. 692, Perino, p. 694, Controlli Elettromeccanici, p. 718.

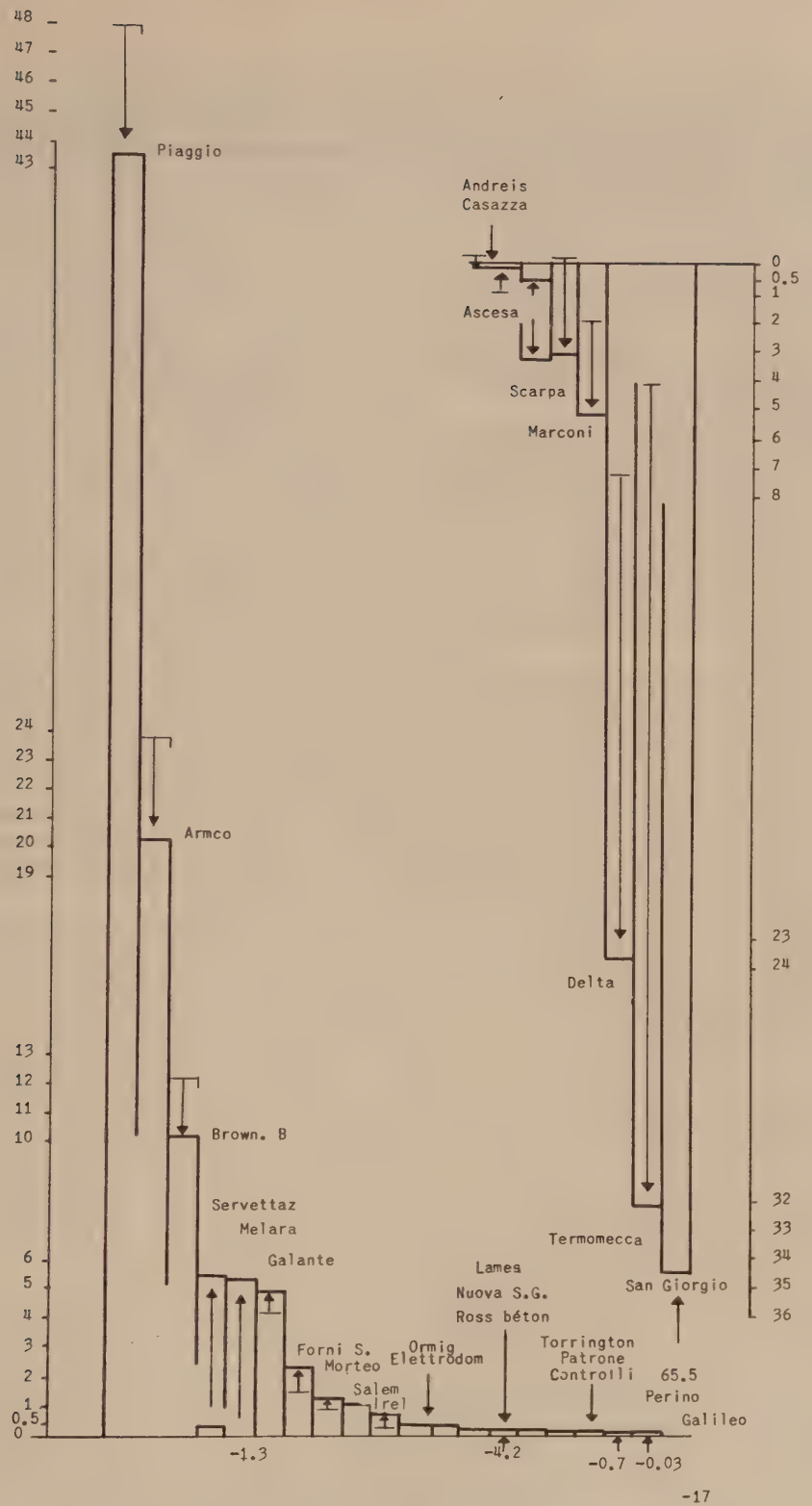


Fig. 34. — *Pertes et profits des principales sociétés ligures de mécanique.*

La base est établie sur l'exercice 1960. Les flèches indiquent les modifications par rapport à la moyenne 1957-60. Pourcentages. A gauche les profits : en diminution pour les 3 entreprises les plus fortement bénéficiaires, en augmentation (exceptionnellement sans changement) pour les autres. On a classé parmi les bénéficiaires la Galileo qui supprime seulement ses pertes mais opère un gain de 17 % par rapport à la moyenne des 4 ans. Accession de 5 sociétés sur 20 aux bénéfices; étalement du profit. — A droite les pertes : en réduction pour 3 entreprises, en augmentation pour 5. Dans l'ensemble concentration du déficit.

en 1949 à 200 avec attribution gratuite de 7 actions pour 3. La valeur des immeubles et outillages se gonfle de quelque 1 000 à 1 400 millions et volume d'affaires et d'emploi s'étoffent en 1960 : de 2 231 à 2 409 millions et de 780 à 856 travailleurs. Depuis 1957, toutefois, le fonds d'amortissement ne progresse que d'1/5, les réserves plafonnent, et les profits déclarés s'élèvent péniblement de 11 millions 1/2 en 1957 à 11,9 en 1959 pour faire brusquement place à une perte de 33.

3) Branches et structures : les industries I.R.I.

Combinées ou affrontées, les données de l'enquête et de l'analyse comptable des sociétés conduisent à quelques conclusions qui composent un bulletin de santé de la mécanique ligure d'une acceptable précision et posent un problème de structure.

Il est d'abord clair que *l'apport de la mécanique dans le revenu industriel ligure est modique.* D'une part, et l'on ne saurait en être surpris après les analyses précédentes, des sommes énormes ont été englouties, que n'ont pû compenser les incorporations d'actif et qu'il a fallu combler par de nouveaux apports. La somme des réductions de capital social dépasse, depuis 1945, 13 milliards 1/2. Les distributions d'actions gratuites et de majoration des nominaux ne dépassent guère 4 milliards 800 millions. Il s'agit donc d'une différence de l'ordre de 8 milliards 1/2 soit sensiblement 3 fois le capital social de la Piaggio ou encore l'équivalent de celui de la San Giorgio qui mobilise plus de 3 600 personnes. D'autre part, la rentabilité absolue moyenne de l'ensemble des grandes entreprises ligures de la branche mécanique reste modeste : encore en 1960, donc passé la crise, elle est de l'ordre de 4,8 %.

Ces résultats sont encore trop optimistes. Ils ne tiennent en effet compte que des grandes sociétés purement adonnées à la mécanique. Il faut, par conséquent y joindre les grands établissements mécaniques qui font partie de l'Ansaldo, à côté des chantiers : le Meccanico de Sampierd'Arena, la C.M.I. de Fegino, la Fossati. Or, ces établissements participent pour une part non négligeable aux pertes de l'Ansaldo telles qu'elles ont été analysées dans le cadre de l'industrie navale et leur déficit dépasse largement les bénéfices relatifs aux établissements allogènes des entreprises à siège ligure. Il faut même finir par liquider purement et simplement la Fossati. Il y a donc lieu de majorer la valeur d'ensemble de la consommation improductive de capital sans qu'on puisse préciser davantage, les résultats d'exploitation des établissements mécaniques Ansaldo n'apparaissent pas isolément, et la rentabilité absolue moyenne s'en trouve encore réduite.

Seconde constatation : *certaines branches de la mécanique s'avèrent spécialement éprouvées.* Il est extrêmement délicat à première vue d'opérer une discrimination entre branches responsables de la situation difficile de la mécanique ligure dans les 10 ans 1950-1960 et branches contribuant au contraire à la rendre vivante et rentable. Dans le groupe des entreprises malsaines figurent des fabrications de tout genre : le travail du cuivre et de ses alliages avec la Delta, la production de pompes, de compresseurs, de frigorifiques et de machines auxiliaires de bord avec la Termomeccanica, les appareils de précision mécanique, optiques et électriques avec la Marconi et la Galileo, la chromolithographie, les panneaux publicitaires; enseignes et plaques avec la De Andreis, les matériels d'installations d'usines et les matériels roulants, avec la San Giorgio. Dans le groupe des entreprises saines se retrouve une égale variété de rubriques avec des désignations identiques : travail des métaux et alliages avec la S.A.L.E.M. et la Patrone, constructions métalliques et machines avec la Galante, la Servettaz, les Ormig, appareillage électromécanique avec l'IREL, matériel roulant avec la Piaggio et la Brown Boveri. Même caractéristique encore dans le groupe des affaires de santé intermédiaire où l'on retrouve la construction électromécanique avec la Scarpa et Magnano et les Controlli, la mécanique générale avec la Torrington, la construction métallique avec la Casazza et la Morteo, etc.

Toutefois dans cette confusion apparaissent quelques lignes directrices. En premier lieu toutes les branches travaillant pour l'industrie de la bâtisse font preuve de vitalité : l'Armco offre un des meilleurs exemples de rentabilité absolue et de rentabilité relative enviables; si la Rossbeton a connu des difficultés, sans doute par un retard d'équipement, elle les a surmontées et témoigne de progrès certains sur le double plan des rentabilités; l'une des raisons essentielles de la prospérité des Forni Stein est dans sa spécialisation pour les fabrications de brûleurs. Il en va de même pour le matériel roulant routier et aéronautique par opposition au matériel ferroviaire : c'est pour avoir délibérément opté pour la fabrication de tricycles et fourgonnettes Vespa que la Piaggio est en aussi bonne posture; la Brown Boveri consacre une bonne part de son activité à la construction de véhicules électriques et la seule grosse affaire qui se crée avec installation productive à Gênes entre 1955 et 1961 est l'« Industriale » qui produit des segments et garnitures pour moteur automobiles.

Par contre sont en difficulté les branches travaillant pour l'armement civil, la marine militaire, les marchés étrangers : les machines sortant des ateliers de la Termomeccanica sont destinées à l'équipement des navires, de même le plus clairs des vannes et de la robinetterie de l'Ascesa, la Marconi équipait surtout la marine

militaire en radars et radio, la San Giorgio et les établissements mécaniques de l'Ansaldo se consacrent essentiellement à la fabrication du matériel ferroviaire et à l'installation d'usines outre-mer comme le montrait l'analyse de leurs carnets de commandes. Ont de même été éprouvées les entreprises s'adonnant à des fabrications périmées en raison de l'évolution des techniques et de la transformation consécutive des marchés : un bon exemple en est fourni par la Melara avec ses fabrications de machines textiles, cotonnières surtout, un second par la De Andreis avec ses panneaux et plaques métalliques et sa chromolithographie. Attachement à des productions dépassées, orientation vers les marchés du navire et les fournitures de guerre s'ajoutent à la San Giorgio qui se partageait entre la fabrication de machines textiles, de stabilisateurs et de centrales de tir pour les bâtiments de la marine militaire, constituant ainsi une synthèse d'orientation néfaste.

S'il existe ainsi des différences de comportement d'une branche à l'autre de la production mécanique d'autres se font plus clairement jour encore lorsqu'on tient compte des dimensions et qu'on distingue entre secteur privé et secteur à participation d'Etat.

Les entreprises qui ont connu les plus grosses difficultés ne sont que rarement de dimension intermédiaire. On ne pourrait hésiter que pour la Scarpa e Magnano; mais si elle ne détient que 0,7 % du capital investi par les sociétés alors que la normale est de 0,8, elle mobilise 3,8 % de la force de travail retenue par ce type d'entreprises contre une moyenne de 1,4 et, par là, se trouve rejetée hors de la catégorie des moyennes entreprises. *Ce sont des petites affaires,* la Ascesa, la De Andreis, les Controlli, la Casazza et même, dans une moindre mesure, la Perino *ou de très grosses qui sont les plus atteintes.*

La haute fréquence de petites affaires éprouvées, 50 % de leur nombre total, s'explique, outre la nature de leurs occupations par le manque d'ampleur et de modernisation de leurs installations : fidélité à des fabrications menacées et impossibilités de produire massivement.

Il est plus malaisé de rendre compte de la fréquence, plus élevées encore des grosses affaires déficientes qui de la San Giorgio à la Marconi en passant par la Galileo, la Delta, la Termomeccanica, et même la Melara et la Nuova San Giorgio si longtemps à la traîne, détiennent 70 % du capital et mobilisent 42 % de l'effectif relevant des sociétés de mécanique. Mais *elles ont toutes en commun d'être des entreprises à participation d'Etat* et il est absolument remarquable que les autres affaires importantes soient à la fois prospères et privées. Sans doute pourrait-on arguer que la Piaggio comme la Brown Boveri doivent une large part de leurs profits à des établissements hors ligurie (deux milanais d'une part, un à Pise et un à Pontedera de l'autre), peut être même que celle-ci profite des privilèges de la zone savonaise. L'argument n'est quand même pas pleinement convaincant. Plus décisive paraît la dissemblance des fabrications et les ateliers mécaniques de l'Ilva-Savone ne sont pas spécialement brillants bien qu'ils profitent aussi des avantages de la zone spéciale. Bien plus la supériorité des affaires privées s'étend jusqu'aux entreprises moyennes : la robuste santé de la Servettaz, contraste vigoureusement avec la délicate complexion des Elettrodomestici, chacune des 2 sociétés ne disposant que d'établissements ligures. A l'inverse de ce que révélait la sidérurgie, la mécanique ligure se caractérise par un fort mauvais comportement de ses « industries I.R.I. » et le malaise dans lequel elle se débat y est intimement lié.

Il faut cependant créditer la mécanique ligure d'un méritoire effort et reconnaître que les résultats en sont encourageants. Les comptes de fin de période, particulièrement ceux de 1960 témoignent d'un net redressement et les années suivantes montrent la branche absorbée dans un effort de création et de remise en ordre comparable à celui qu'accomplit la sidérurgie quelque dix ans plus tôt.

La Delta abandonne son ancienne installation de Campi, périmée et difficilement corrigible, pour en créer une rationnelle à Arquata, une annexe spécialisée dans les laminés à froid de la Cornigliano s'établit à Novi Ligure, les places laissées libres sont destinées au développement d'autres entreprises gênoises, notamment de la San Giorgio, de la Wayne, du Meccanico et du C.M.I. ansaldiens, les fabrications se redistribuent et des regroupements s'opèrent. La San Giorgio s'oriente résolument vers les grands alternateurs, les transformateurs de fortes dimensions, les moteurs de série, les Elettrodomestici étendent et renouvellent leur gamme faisant une place de choix aux petits et très petits moteurs, la Termomeccanica développe et rationnalise ses établissements, la Melara trouve sa voie dans les élévateurs, les engrenages spéciaux, les éléments de machines outils et les installations d'usines sidérurgiques tout en prenant la tête d'un groupe fournissant des armements au monde occidental. La Nuova San Giorgio remporte des succès dans le domaine de nouvelles machines textiles et des stabilisateurs de gros navires et La Fonderia e Officine San Giorgio Prà dans les radiateurs et chaudières de fonte et d'acier. La San Giorgio coiffe désormais la Wayne, les Elettrodomestici, la Termomeccanica et même les Officine Meccaniche Triestine de Monfalcone.

IV. — LA MÉCANIQUE DES ALPES-MARITIMES

Dans les Alpes-Maritimes, l'observation et les données numériques globales attestent d'un essor général de la mécanique. Selon les données de l'I.N.S.E.E., l'emploi de 1953, fondé sur les déclarations fiscales où toutes les entreprises sont comptées, était de 7 668 unités. En 1961, la mise à jour des fichiers qui ne tiennent compte que des affaires mobilisant plus de 10 personnes (et de celles qui ont répondu) en fait ressortir près de 7 000. C'est déjà une indication. Mais le volume des salaires distribués offre une courbe plus convaincante. Pour une base 100 en 1953, on passe aux indices 127 en 1954, 147 en 1956, 191 en 1957, 271 en 1959 et 297 en 1961. Même en admettant une correction de 1,8 pour réajuster la base, la croissance est considérable. Au demeurant les valeurs de chômage apportent la contre épreuve : 0,84 % des travailleurs en 1953 et 0,31 en 1961 : des valeurs négligeables et qui de surcroît s'amenuisent de près des 2/3.

Cette croissance d'ensemble masque cependant une réalité diverse comme en Ligurie. Le contraste est même plus vigoureux : les deux plus importantes entreprises, les Etablissements Michel et les ateliers des Aciéries du Nord de la Bocca disparaissent successivement cependant que toute une cohorte prospère et s'étoffe.

1) Le naufrage des Etablissements Michel.

L'entreprise, spécialisée à Nice dans la réparation des voitures de chemin de fer, acquiert avant la guerre mondiale en ce domaine une notoriété comparable à celle des Etablissements Coder à Marseille. Pendant les heures difficiles de l'occupation elle vivote avec un complément de fabrication de meubles destinés à l'industrie privée. Les bombardements de 1944 rendent inutilisables un tiers des bâtiments et des hangars. La libération marque en revanche une vigoureuse reprise. La reconstruction des surfaces couvertes et de l'outillage sont abordés dans un grand élan et en 1949 une quinzaine de voitures sortent chaque mois remises à neuf, ce qui représente quelque 75 000 heures de travail à quoi il faut ajouter des réparations de camions poids lourds et le carrossage à neuf de 4 à 5 autocars.

Une première crise recouvrant peut être un conflit politique est sans gravité. Les années 1950, marquées par des grèves voient les Etablissements Michel mis en liquidation judiciaire mais la situation s'assainit vite. Ils entrent par contre dans une crise mortelle à la fin de 1954.

Cette crise prend son origine dans le développement des succursales des grandes affaires automobiles et surtout dans l'évolution du matériel roulant de la S.N.C.F. Depuis 1946 l'orientation donnée à la reconstruction de ce matériel a conduit à la concentration et à la modernisation des triages, à l'accélération des acheminements, à l'emploi de véhicules de grande capacité. D'autre part intervient la ressource nouvelle d'un pool de wagons européens.

Le premier temps est marqué par la création d'un Comité de Défense invitant les travailleurs, commerçants, artisans des Alpes-Maritimes à se mobiliser à la suite de tout le personnel de l'usine « contre la suppression des travaux S.N.C.F. » [30]. Mais en dépit des plus hautes interventions la Direction du matériel des Chemins de Fer ne répond que par une fin de non recevoir et la réclamation est orientée vers le Ministère de l'Industrie et du Commerce « disposé à aider, dans toute la mesure du possible les entreprises éliminées qui voudront procéder à une reconversion si elles présentent des projets susceptibles d'être retenus » [31].

Saisissant alors la balle au bond les Etablissements Michel élaborent un projet de reconversion et sollicitent un report de l'échéance qui les privera de toute commande S.N.C.F. afin de leur donner le temps de se transformer grâce aux crédits prévus par la loi. Avec l'aide d'interventions de poids accru, ils obtiennent satisfaction. La S.N.C.F. leur restitue les 41 000 heures de travail qui leur avaient été ôtées le 31 décembre 1954 puis leur alloue 150 000 heures pour la période du 30 mars 1955 au 31 mrs 1956.

C'est le second temps. Assurés de plusieurs mois d'intense activité, les Etablissements Michel semblent devoir opérer leur reconversion sans histoire. Il n'en est rien. Brusquement, tout est remis en question d'une part en raison d'une tension croissante dans les rapports Michel-S.N.C.F., d'autre part parce que les projets concernant les activités de remplacement s'effondrent comme châteaux de cartes, et la troisième phase est douloureuse.

Les désaccords avec la S.N.C.F. portent sur trois points essentiels :

1) *La rémunération des travaux de réparation du matériel tracté.* A la suite des réductions du volume de

(30) Tract distribué par le Comité de Défense des Etablissements Michel.

(31) Lettre du 2 février 1955, sous timbre du Ministère des Travaux Publics et des Transports, Direction Générale des Chemins de Fer. Dossier Michel, Préfec. A. M. Archives.

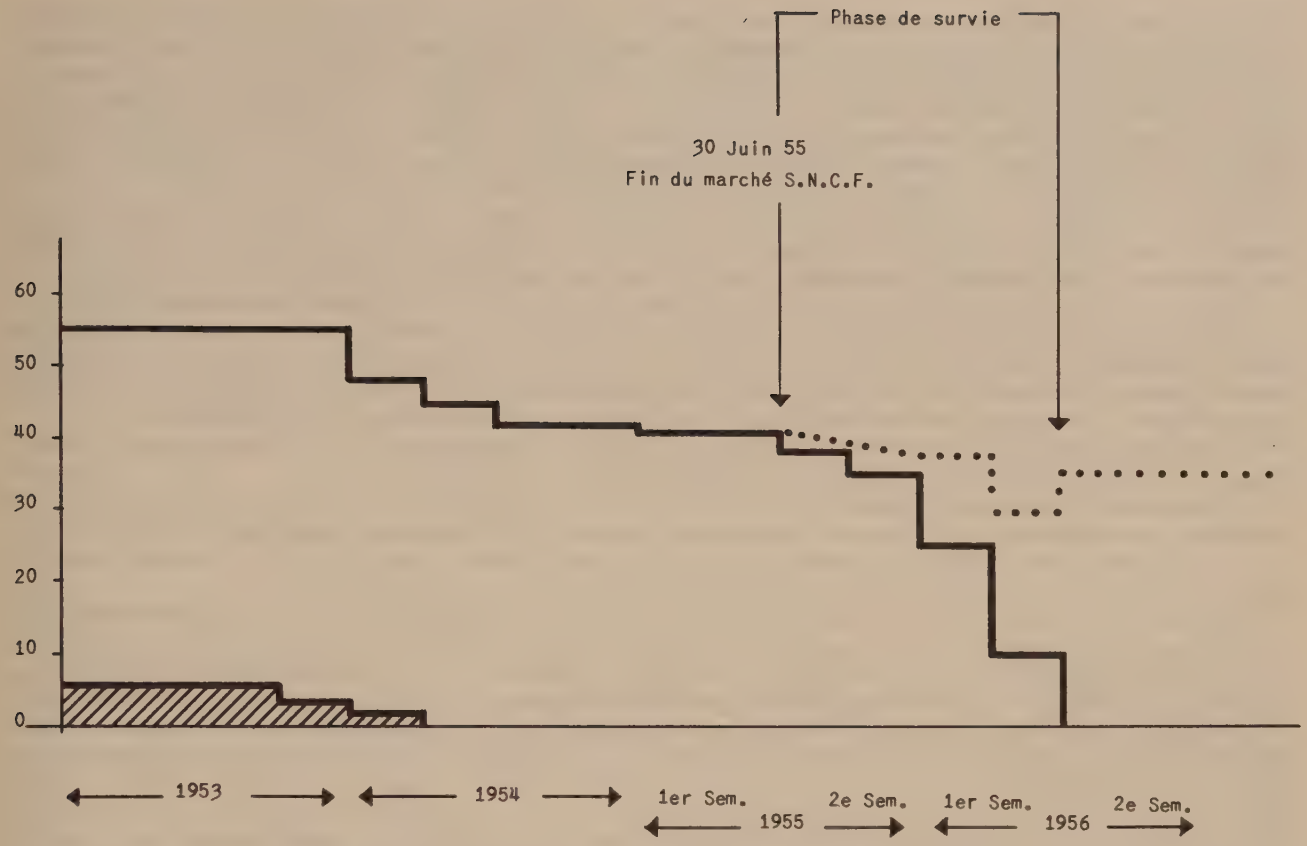


Fig. 35. — *Programme de reconversion des Etablissements Michel.*

Il s'agit du projet du 11 mars 1955. En trait continu les heures allouées par la S.N.C.F., dont en grisé la part des autorails. En pointillé le nombre d'heures de travail représentant : 1) jusqu'à la fin de 1955 le total heures S.N.C.F. accordés à titre de sursis et heures de travail des activités de remplacement; 2) à partir de 1956 uniquement les heures de travail de ces activités nouvelles.

La reconversion admise dans le 1er trimestre 1955 est envisagée en 3 étapes : 1) 2e et 3e trimestres 1955 : Etudes, prises de contact, essais dans les domaines suivants : Travaux divers pour gares, Palettes S.N.C.F., Draisines et véhicules d'entretien, Aménagement de Cargos - (Toulon), Armoires métalliques (La Seyne), Entretien cars routiers Méditerranéens; 2) 4e trimestre 1955 : Démarches administratives, demandes de prêts, achats de matériel, implantations nouvelles, mise en place du programme provisoire; 3) 1er trimestre 1956 : mise en route progressive, détermination de l'orientation définitive; 4) 2e trimestre 1956 : application du programme définitif.

Effectifs sur la base de 45 heures hebdomadaires, rendement 15 %, moyenne d'absentéisme 9 %; pour 50 000 heures il faut 340 employés et ouvriers, pour 41 100 heures (cas du 1er semestre 1955) 250, pour 35 000 heures 200.

travail de la fin de 1954, le taux de base du marché a été majoré contractuellement. Le 30 juin 1955, la S.N.C.F. précise aux réparateurs que les travaux alloués à partir de cette date seront rétribués aux taux — inférieurs — des anciens marchés expirés. Sur leur réclamation, les Etablissements Michel voient maintenir le taux qui leur était appliqué en juin. Ils estiment cependant la mesure insuffisante : « En fin de compte cette faveur — même exceptionnelle — ne règle pas le problème et si un taux raisonnable ne nous est pas alloué le mot « soutien » n'a plus de sens, l'opération restant déficitaire [32].

2) *Les voitures confiées pour réparation au titre de l'allocation de 150 000 heures.* Il devait être confié aux Etablissements Michel d'une part, un certain nombre de véhicules C II, métalliques et de voitures garnies de la région Sud-Est auxquels les ateliers sont habitués, d'autre part, en complément, des voitures en bois de la région Est (série C 10 XY) à réviser entièrement et à équiper d'un chauffage électrique. Les Etablissements Michel se plaignent de flottements dans l'alimentation de leur usine, tels qu'ils ont « été pratiquement obligés de vivre au jour le jour avec toutes les répercussions désastreuses qui en sont résultées dans l'utilisation du personnel » [32].

(32) Rapport — Mémoire n° 1 du 30 septembre 1955 et mémoire n° 2 du 31 octobre 1955 — Archives Préfect. A. M. Dossier Michel.

3) *Le volume et les prix de travaux complémentaires commandés par la S.N.C.F.* Il s'agissait de 100 000 palettes métalliques et de 630 garnitures. Les Etablissements Michel se plaignent du prix des palettes « pratiquement imposé : opération blanche ». Ils protestent plus énergiquement encore pour ce qui est des garnitures. L'appel d'offres portait condition impérative d'achèvement au 31 mars 1956 en 6 livraisons mensuelles de 105. Devant l'urgence a été implanté un atelier de garnissage spécial et prise en charge la réadaptation d'une vingtaine d'ouvriers : coût 1 million de Frs. Or la commande s'est finalement réduite à 400 garnitures et le coût s'est trouvé ainsi majoré de 33 % au détriment de l'entreprise [32].

Dans ces conditions « rien ne s'étant passé comme il était prévu » et « à la suite de procédés pour le moins surprenants » les Etablissements Michel se déclarent « conduits à demander maintenant la restitution pure et simple de leur activité de Réparateur » et sollicitent une fois de plus l'intervention des autorités.

Les projets de reconversion prennent un départ foudroyant. Dans l'espace de quelques semaines à peine, se succèdent 4 documents [33]. Partant de la disposition de 28 000 m² dont 16 000 couverts et 6 000 complètement fermés comportant des ateliers de tôlerie et de sellerie vastes et bien aménagés ainsi qu'un atelier de peinture moderne (climatisé et équipé d'un séchoir à infra rouges) à côté des installations de réparation des voitures de Chemin de Fer, la Direction des Etablissements Michel prévoit une organisation en 3 départements :

— Le premier spécialisé dans l'entretien, la réparation, la reconstruction du matériel roulant routier : autocars, camions, transporteurs, remorques, citernes, voitures automobiles même.

— Le second affecté à des travaux de même ordre mais, cette fois, pour le matériel ferroviaire : voitures de voyageurs, wagons de tous types (plateaux, tombereaux, citernes), voitures atelier, wagons restaurants, draisines.

— Le dernier consacré à la fabrication de matériels divers : travaux pour la marine, l'armée, engins de lavage, ponts, treuils, etc...; palettes de manutention, chariots simples et mécaniques.

Des bilans d'exploitation sont prévus tant pour l'ensemble de l'établissement que pour chacun des ateliers. Sur les bases de 190 travailleurs et d'une facturation mensuelle de 35 000 heures à 457 frs l'une, la rentabilité est largement assurée. Les taux de facturation sont jugés « extrêmement tirés et pratiquement imbattables ». Une large publicité par voie de presse, radio, circulaires, organismes syndicaux du patronat sera lancée le 1er septembre et il est prévu que, outre le travail aussitôt commencé avec les premiers clients, « l'activité réelle démarrera dans les premiers jours de 1956 pour atteindre sa plénitude à la fin du 1er trimestre 1956 », en ce qui concerne le département matériel routier. Pour ce qui est du département matériel ferroviaire le nombre d'heures mensuelles prévues sera « facilement atteint ». Enfin pour le département matériel divers, 5 000 heures de travail ont été déjà obtenues de la S.N.C.F. et 1 500 à 2 000 autres promises; les Etablissements de la Marine de Saint-Tropez sont en voie de passer commande pour 3 à 5 000 heures : l'Etablissement s'est lancé dans la fabrication de meubles prototypes de salon, terrasse, plage qui se recommandent par leur élégance et la modicité de leur prix.

En fait dans tout ce bel échaffaudage bien des éléments restent hypothétiques. D'abord quant au département matériel divers, on ne peut manquer de remarquer qu'aucune commande ferme de la Marine n'est réellement acquise et qu'il n'est pas davantage fait état d'une clientèle assurée pour le mobilier. Bien mieux, l'enquête établit sans conteste que les 1 500 à 2 000 heures promises par la S.N.C.F. consistent en réalité en travaux de garnissage, non de fabrication, et ne sont donc pas à porter au crédit du département matériel divers mais du département matériel ferroviaire.

En matière de nouveauté l'essentiel réside donc dans les travaux d'entretien et de réparation du matériel routier dont il est d'ailleurs dit formellement qu'il constitue « le grand espoir » de la reconversion. Or, là encore, la part du rêve semble l'emporter. Il s'agit de créer une sorte de coopérative dont les adhérents feront « suivre » leurs véhicules. Chacun de ceux-ci subira les réparations d'entretien tous les 50 000 kilomètres et des réparations générales au bout de 400 000 kilomètres qui seront en fait des reconstructions « pratiquement totales de la carrosserie avec échange standard ou révision complète du moteur et des pièces principales ». Chaque adhérent recevra un carnet d'entretien contenant un bon de réparation générale et huit bons de « réparations intermédiaires ». Les dates seront ordonnées selon un planning, etc..

A y regarder de près, les modalités de réalisation ne manquent pas de surprendre et, ici encore, il n'y a pas de clientèle acquise. Les transports routiers s'accomodent mal de réparations à date fixe. Cinquante mille et quatre cent mille kilomètres sont des distances valables pour le matériel ferroviaire non pour le matériel routier plus fragile et plus malmené. Il existe non seulement une foule de petits mécaniciens qui acceptent que le client se charge d'une partie de la réparation et de carrossiers artisans bien en place mais encore les ateliers des succursales des grandes maisons constructrices et les entreprises de transport importantes ont aussi leurs

(33) Ce sont : le 11 mars 1956 un premier projet sous forme de graphique commenté par une brève légende, le 16 mars une note de 3 pages, le 31 mars un second graphique concernant cette fois un réajustement de l'effectif employés et ouvriers, à la fin du même mois un « programme d'activité générale des Etablissements Michel après conversion ». Archives Préfect. A. M. Dossier Michel.

installations de réparation et d'entretien à leur service de jour comme de nuit et le dimanche comme en semaine. La publicité elle-même est encore à lancer... Tout bien pesé, les chances de créer « un centre d'entretien matériel roulant » apparaissent aléatoires.

De fait, en août, le Directeur des Etablissements Michel doit avouer l'échec de sa tentative : les grosses entreprises d'autocars entendent conserver leurs ateliers et les transporteurs de toutes dimensions boudent le grand projet. Tandis que les ateliers de Saint-Roch n'ont pu recevoir quelques miettes de la S.N.C.F. que par de toutes particulières faveurs et qu'on sent bien que les aumônes ne se renouvelleront pas, les deux étais avec lesquels on rêvait de soutenir l'édifice, fabrications nouvelles, entretien et réparation de matériel roulant routier, s'effondrent tour à tour. Désormais l'écroulement est inévitable. De plus de 300 unités en 1954, le personnel est tombé à quelque 260 au début de l'été 1955, à moins de 200 au début de l'hiver après 68 licenciements en novembre. 1956 sera l'année fatale.

Il s'est ainsi avéré impossible de découvrir autre chose que les réparations ferroviaires pour alimenter l'activité des Etablissements Michel. C'est au printemps 1956 que la Direction Michel est optimiste et élabore ses projets, un peu légers, de reconversion, c'est-à-dire exactement au moment où elle vient de se voir attribuer une masse importante de travaux pour les Chemins de Fer. C'est à l'automne qu'elle exale ses rancœurs contre la façon dont lui sont payées les réparations de matériel ferroviaire, le flottement de l'alimentation de l'usine en voitures à réparer, le volume et les prix des travaux complémentaires que lui attribue la S.N.C.F., c'est-à-dire justement lorsqu'elle vient de toucher du doigt l'impossibilité d'organiser une coopérative de réparation de matériel routier, de travailler pour la marine ou de lancer une fabrication valable de meubles.

2) Le malaise des Aciéries du Nord.

Les ateliers provençaux des Acieries du Nord également consacrés à l'entretien ferroviaire ont connu un premier moment difficile en 1952. Alors que leur outillage vient d'être rajeuni, brusquement se décide une fermeture immédiatement suivie d'effet. En mars, le centre d'apprentissage et la cantine de l'établissement de la Bocca sont déserts, dans la cour silencieuse les « boggies » démontés rouillent, dans les nefs, les machines neuves dorment sous une couche de graisse. L'agglomération dont la vie n'est plus rythmée par les 4 coups de sirène quotidiens est désemparée. Mais ce n'est qu'une mauvaise passe. Allégé de quelque 200 travailleurs, l'établissement rouvre ses portes. Il figurera sur la liste des 22 établissements à conserver du rapport d'arbitrage pour 1955 : son avenir paraît assuré et la reprise paraît même brillante. En 1959, on éprouve quelqu'orgueil à noter que les ateliers distribuent 400 millions de Francs de salaires annuels, qu'une trentaine de voitures sont constamment en chantier et que la chaîne permet de sortir chaque mois dix voitures et 140 wagons entièrement remis à neuf. On ajoute complaisamment que, séduite par des bureaux d'étude et des installations de premier ordre, la S.N.C.F. vient de passer commande de plus de 200 wagons destinés au transport des éléments de pipeline et de voitures-bar dont sont désormais dotés les grands trains du type Mistral et Phocéen. Bien plus les Acieries du Nord entretiennent les voitures postales des P.T.T. et ne se sont-elles pas équipés pour toutes sortes de fabrication de charpentes et de menuiseries à l'usage de la bâtisse ? L'armature du Palais des Festivals à Cannes, quantité de serres d'horticulture, nombre d'installations pour le sablage des camions, sortent des ateliers de La Bocca.

Pourtant, la phase de prospérité n'aura pas duré 10 ans : à la fin du printemps 1961, le contrat qui lie les ateliers à la S.N.C.F. arrive à expiration et, cette fois, dans l'adjudication qui appelle les offres de réparateurs, ses propositions ne sont pas retenues. La situation rappelle celle des Etablissements Michel en 1954-5 et ici encore tout ce qui compte d'influences va être mobilisé. Les différences résident dans des installations plus puissantes et dans une plus forte réserve de travail. La résistance en sera plus tenace; le résultat final diffère peu.

En juillet, le Comité d'Entreprise déclanche une série d'interventions à la suite desquelles la situation se détend : en septembre on juge que les chemins de fer assureront la couverture des besoins de travail pour la moitié de la capacité et des « espérances solides » accroîtront le pourcentage en 1962 [34].

(34) Le conseil municipal de Cannes a expressément mandaté son Président, le Maire, pour intervenir auprès de la S.N.C.F. :

« M. le président : Avant de passer à l'examen des questions inscrites à l'ordre du jour, je dois vous entretenir de deux questions préoccupantes. La première concerne la menace de chômage qui pèse sur les Acieries du Nord... La ville de Cannes doit développer tous ses efforts en faveur des familles qui seraient touchées par un arrêt de travail des Acieries du Nord, c'est pourquoi après m'être entretenu de cette affaire d'une part, avec la Direction des Acieries du Nord, d'autre part, avec les membres du Comité d'Etablissements, je vous demande de me donner mandat pour intervenir auprès de la S.N.C.F. pour que les Acieries du Nord puissent bénéficier de « marchés hors contrat » et maintenir leur activité. Le Conseil adopte ». Extrait du registre des Délibérations du Conseil Municipal. Mairie de Cannes — Séance extraordinaire du 20/7/1961.

Le 12 septembre, répondant à une demande de rapport du Préfet en date du 31 juillet, le Directeur Départemental du

Mais le répit est bref. Les espérances solides consistaient en une auotrisation de concourir pour la fourniture de wagons neufs. Cette possibilité disparaît en novembre et le 2 décembre, les délégués du personnel et les membres du Comité d'Etablissement sont rassemblés par la Direction qui les informe officiellement que les ateliers seront fermés le 31.

Bien entendu, le front défensif se reforme et l'on repasse à la contr'attaque. Un Comité de Défense est constitué le 8 décembre englobant les commerçants de l'agglomération qui manifestent en baissant leurs rideaux. Les démarches se multiplient et une fois encore un concours de forces semble l'emporter : le Ministère des Travaux Publics s'est entremis et deux ans d'activité paraissent assurés. Le succès est pourtant loin d'être décisif. A partir de janvier 1962 la situation ne cesse de se détériorer. En février le Ministère de l'Industrie relayé par le Ministère des Travaux Publics élabore un protocole aux termes duquel la S.N.C.F. continuerait d'accorder un volume de travaux aux ateliers des Acieries du Nord destinés à les soutenir, cependant qu'ils opéreraient une reconversion vers des activités nouvelles [35]. Effectivement la S.N.C.F. a accordé un supplément de travail de 100 000 heures et il reste, pour 7 ans encore, un marché relativement important de voitures ambulantes des P.T.T. et Messageries de Presse. Mais le supplément S.N.C.F. et même les cadences P.T.T. ne permettent pas de maintenir le plein emploi. Aussi les 100 travailleurs de l'atelier « Roubines » voient-ils leur temps de travail hebdomadaire réduit de 7 h 30, ceux de l'atelier voitures de Fréjus pareillement rationnés, d'autres atteints par des mises à la retraite d'office, certains, enfin, menacés de licenciement.

La reconversion, d'autre part, est à la fois jugée difficile et seulement envisagée de façon bien vague. Pour la réaliser, il faut non seulement convertir l'outillage, mais encore le personnel en raison de la forte spécialisation des ateliers, et la poursuite des travaux ordinaires est une gêne : les 100 000 heures supplémentaires accordées par la S.N.C.F. sont ventilées à raison de 76 000 pour les voitures et de 24 000 pour les wagons ce qui ne permet guère de libérer de la surface utilisable pour de nouveaux travaux étant donné que les voitures sont réparées dans les locaux appartenant en propre aux Acieries du Nord, tandis que les wagons le sont sur du terrain appartenant aux Chemins de Fer. Aussi finit-on par enregistrer un second acte de décès. Toutefois, à la différence de ce qui avait lieu pour les Etablissements Michel, l'activité ne cesse pas et une certaine reconversion s'opère. Le relai est pris par une « Société pour l'exploitation de l'usine Acieries du Nord de la Bocca » qui se propose pour activités le matériel ferroviaire, la tôlerie, la chaudronnerie, accessoirement les bateaux en matière plastique, construit de gros appareils de lavage et emploie 465 personnes au 13 mai 1964.

3) La prospérité des formes légères.

Tandis que sombrent les Etablissements Michel et que les ateliers de Fréjus et de la Bocca opèrent une pénible conversion, la plupart des autres entreprises des Alpes-Maritimes font montre de vigueur ou de résistance et l'on y assiste même à de spectaculaires naissances.

Les fonderies Giordan frères, Giordan Sauveur, Tombarel à Nice, les Fonderies du Prado et Repeto à Cannes, l'entreprise Blin à Mouans Sartoux travaillent à rythme satisfaisant. Les ateliers grassois de l'Entreprise Tournaire compensent un déclin des grosses fabrications et réparations par une forte croissance de la production des emballages d'essences. Surtout le développement de la mécanique légère, de la construction électrique et radio électrique est frappant. Les installations de Sud Aviation pouruivent sans défaillance leurs recherches et leurs fabrications d'engins téléguidés. Electro Securit, Electro Resistance, Radio Star, Transfix, Ferrix, Molari Radio, les laboratoires Jaubert sont autant de firmes prospères. La gamme des étaux Hermès n'a cessé de s'étendre et son volume de vente de croître. Aux fabrications Unic dont le contingent de travailleurs va croissant se sont ajoutés les constructions de machines à café Faema. Les fraiseuses Vernier ne semblent que tout récemment avoir subi quelque contre coup de la situation Nord-Africaine et la vente est de près de 20 fois supérieure à ce qu'elle était voici douze ans. Urago a surmonté la crise du cycle en se tournant vers le cyclomoteur dont le marché local est considérable et en gonflement ininterrompu. Les appareils de chauffage Volcan,

Travail et de la main-d'œuvre fournit des indications rassurantes : « A la date du 7 septembre, écrit-il, au moment où j'allais clôre mon enquête, Monsieur le Directeur des Acieries du Nord m'a confirmé la conversation qu'il a eue tout dernièrement avec le Directeur du Cabinet de Monsieur le Préfet. Depuis la fin de juillet où la menace de fermeture était inquiétante, les perspectives d'avenir des Acieries du Nord se sont améliorées. Pour 1962, notamment, l'activité des usines est assurée à 50 %. En outre, il y a « des espérances solides » dont le détail ne m'a pas été révélé. J'ai constaté, par ailleurs, que l'usine recherchait avec insistance, des ouvriers professionnels par voie de presse. En conclusion, Monsieur le Directeur des Acieries du Nord m'a déclaré qu'il ne lui semblait pas que l'enquête menée par l'Inspecteur du Travail et le Chef Départemental de la Main-d'Œuvre présentait un caractère d'urgence. Dans ces conditions, je ne pense pas qu'il soit indiqué de pousser plus avant mes investigations ». Direction Départementale du Travail RP/SA, 1204 — 12.9.1961.

(35) « A propos des Acieries du Nord à La Bocca : il s'agit de gagner l'étape de la reconversion et non de prolonger une agonie » par B. Cornu-Gentille, Maire de Cannes — Nice-Matin du 3/11/1962.

les prothèses Georges Lebre, les appareils photographiques Atoms, les objectifs Satap sont produits en quantités sans cesse croissante et certainement avec des profits correspondants. L'horlogerie, la bijouterie, l'orfèvrerie enfin semblent bien battre tous les records d'expansion, surtout si l'on tient compte de Monaco. Il est extrêmement difficile de suivre ces formes d'activités dont les ateliers minimes — et volontiers clandestins — glissent, on le sait, entre les doigts et dont la matière première échappe à tout contrôle réel : les demandes de création d'entreprises pour lesquelles il existe un dossier préfectoral fournissent cependant un sérieux indice, or leur nombre a subi une croissance extraordinaire, notamment depuis les repliements d'Afrique du Nord, singulièrement d'Algérie. Surtout en 1960 s'installent dans la plaine de la Brague l'atelier des Amortisseurs Koni et au début de 1962 commence de fonctionner à la Gaude le Centre de Recherches et d'Etudes d'I.B.M.-France, drainant 300 spécialistes de la région parisienne.

Les Alpes-Maritimes offrent donc le spectacle d'un domaine de vigoureuse croissance de la construction mécanique légère et constituent le secteur par excellence d'expansion des productions impondéreuses, franches de matières premières : la force de ces développements compense largement le déclin des productions plus lourdes.

V. — CONCLUSIONS : CADRES NATIONAUX ET INITIATIVES

Au terme de l'analyse d'une branche qui se décompose en activités particulièrement diverses s'affirment des analogies et des dissemblances. Partout prospère la petite mécanique. Partout aussi piétine ou décline la métallurgie non ferreuse puisqu'en fin de compte la Pertusola ne représente que le cas d'une entreprise n'ayant guère le choix des implantations. Sidérurgie et mécanique s'épanouissent au contraire très diversement : à peu près pas dans le Var et le Ponant, puissamment et dans des formes lourdes en Ligurie orientale et surtout centrale, vigoureusement mais dans des formes légères dans les Alpes-Maritimes.

Cette variété met incontestablement en cause les cadres nationaux dans lesquels s'inscrivent les rivages provençaux et ligures et la façon dont ils prennent contact avec le grand triangle métallurgique de la Communauté Européenne. En Italie, d'une part, rien ne saurait rivaliser avec une sidérurgie sur l'eau et la Ligurie, notamment le gênois, est limitrophe des clientèles padanes, les atteint par les meilleurs passages, ouvre sur les marchés d'Outre-Mer, d'autre part, il y a visiblement un effort systématique pour soutenir et développer une métallurgie lourde dont témoignent l'importance, le comportement et l'organisation des entreprises nationalisées. Les Alpes-Maritimes se développent au contraire dans un cadre bien autrement pourvu d'installations continentales, se trouvent éloignées des lieux géométriques de la sidérurgie comme des centres de besoins en produits finis, partant grevées de frais de transport élevés aussi bien pour l'approvisionnement que pour la distribution. Ainsi s'esquisse un fait de situation et de frontières qui renforce les effets des conditions locales régissant le potentiel minier et la circulation.

Pour important qu'il soit, le rôle des cadres nationaux n'explique pas tout. On ne saurait d'abord rendre compte de toutes les disparités de comportement des entreprises par un simple recours aux outillages. La solution se dessine, au contraire, lorsqu'on considère le secteur nationalisé dans ses rapports productifs et financiers avec l'entreprise privée. La Cornigliano prend dès le berceau un essor impressionnant et sa principale mission est d'approvisionner la F.I.A.T. en tôles fines. La Fossati périclite et finit par sombrer pour s'obstiner à produire des tracteurs invendables mais la F.I.A.T. fabrique d'autres modèles de tracteurs qui se vendent en quantité et avantageusement. On pourrait multiplier les exemples avec les entreprises à participation qui se consacrent à la construction de machines textiles concurrentes des fabrications padanes privées et l'essor de la S.I.A.C. coïncide avec la mise en route de fabrications d'aciers spéciaux à l'usage du secteur. La Wayne est la principale création mécanique des années 1960 et elle se porte fort allègrement; en même temps la Finmeccanica ne détient que 44 % de ses actions par l'intermédiaire de la San Giorgio. Les Elettrodomestici, la San Giorgio, la Melara reviennent à la santé en même temps que la première se met à « fonctionner en collaboration technique et commerciale avec la Société anonyme d'Horlogerie Lip », que la seconde vient de conclure un accord à 50 % avec la « Dell'Orto e Chieregatti » pour créer une nouvelle société, la « Aerimpianti Delchi — Ansaldo San Giorgio », que la troisième collabore étroitement avec les Etablissements de San Eustacchio [36].

L'intérêt, toutefois, est moins dans le jeu en soi que dans ses tenants et aboutissants locaux. On peut interpréter les nationalisations comme un stimulant et juger que tout se passe comme si la grande industrie privée en manœuvrait à son gré les mécanismes pour éclairer les antinomies fonctionnelles qui opposaient certaines affaires chimiques, Montecatini Azoto ou S.C.A. L'important c'est que le rôle directionnel n'incombe pas aux rivages provençaux et ligures.

(36) (83) Année 1963, n° 10, p. 5.

A côté de la turinoise F.I.A.T. la Dell'Orto e Chieregatti est milanaise, la San Eustacchio de Brescia, la LIP franc-comtoise et les gestions comme les plans relatifs aux entreprises à participation d'Etat relèvent aussi de l'extérieur. Du côté français les grandes entreprises intéressées aux bauxites ne sont pas locales. La disparition des Acieries du Nord est liée à des exigences supplémentaires de la direction parisienne, jugées inacceptables par les experts de l'Etat, et qui entraînèrent le rejet du protocole du 31 janvier 1962 assurant un soutien pendant la reconversion, tandis que la société qui prend le relai est liée à un groupe financier de l'Est [35]. De même lorsque s'installent les Laboratoires des I.B.M. la décision procède d'un plan général de décentralisation visant à alléger Paris et c'est un vote du personnel parisien condamné à migrer qui décide du choix de la Côte-d'Azur sans qu'elle y ait aucune part.

Qu'il s'agisse de créations ou de disparitions, de stimulant ou de freinage, dès que l'enjeu est de quelqu'importance les initiatives sont allogènes. Sur le plan indigène l'expansion n'est pas nulle mais elle se limite à des formes et à des structures mineures et à l'exploitation d'une conjoncture très générale. La petite mécanique atteste l'existence d'une constante artisanale. Si les Etablissements Michel ont jamais réellement songé à se reconvertir, ils n'ont guère fait preuve d'imagination et d'intelligence de la pente technologique. Les possibilités offertes par la carrosserie automobile, le meuble métallique, les serres et charpentes métalliques, un retour au bois même ne semblent pas avoir été beaucoup plus explorées que les emplois isolants du liège.

Avec les confirmations qu'elles apportent aux leçons des industries traditionnelles, chimiques et du navire, *les industries métallurgiques laissent ainsi percer une certaine inaptitude des rivages provençaux et ligures à s'engager dans les voies de la grande industrie de production et à y prospérer.* Il semble bien qu'il y faille l'intervention de l'Etat, l'appoint d'initiatives extérieures. Sans elles, le processus de concentration se développe au détriment de ces rivages dans des cadres plus amples qui accentuent volontiers leurs infériorités potentielles en termes de coûts différentiels. L'incomparable prospérité de tout ce qui touche à la bâtisse procède justement de conditions franches des hypothèques ordinaires et par là en apporte la vérification.

CHAPITRE V

LES INDUSTRIES DU BATIMENT

L'observation ne laisse aucun doute sur le comportement de la bâtisse. L'ampleur des surfaces colonisées par le bâtiment et les travaux publics est impressionnante et dépasse de loin les besoins de la reconstruction. Non seulement tous les quartiers d'habitation et les ouvrages d'art endommagés par fait de guerre ont été reconstruits mais encore les remises en état se sont accompagnées d'agrandissements, de nouvelles zones se sont ouvertes à la résidence et de considérables travaux d'utilité publique ont été accomplis.

A Toulon et sur toute la côte varoise les villas constellent les communes autour des vieux villages en nid de guêpe et ourlent le front de mer. Brignoles et ses satellites essaiment à travers les campagnes. Draguignan adopte les blocs collectifs. La Côte-d'Azur tend à ne plus former de Théoule à Menton qu'une vaste connurbation qui déborde largement sur l'arrière-pays jusqu'à Grasse, Vence, Roquefort et Carros, et où les ensembles de 6 étages et plus, remplacent la villa. A l'imitation de la côte française le rivage italien meuble ses intervalles : Taggia, Andora, Albenga, comme Vallauris avec Golfe Juan ou Cagnes avec le Cros, se dédoublent en créant une « Marina » qui est en fait un centre balnéaire. Varigotti s'insère entre Noli et l'éclatement de Finale qui individualise la ville nouvelle, le vieux bourg, les faubourgs et plages de Pia et de « Marina ». Vado et Savone se rejoignent par Zinola. Le flot des constructions gênoises déferle de toutes parts sans se limiter aux vallées même que s'étalent les habitations des citées tiguliennes et la grosse connurbation spezine.

La débauche de bâtisse s'étend même jusqu'en plein cœur des Alpes et, dans une mesure plus modeste, de l'Apennin par-delà les campagnes sublittorales dont les fermes se multiplient en prenant volontiers des visages nouveaux. Saint-Vallier, Thorenc et Andon, Valberg, Beuil, Auron et les communes de la Tinée, celles de la Vésubie, de la haute Roya remplacent ou doublent leurs vieilles maisons de nouvelles plus coquettes et s'enrichissent de chalets constituant jusqu'à des hameaux d'une centaine de feux sans compter hôtels, auberges et relais. La haute Arroscia avec Monesi et le Col di Nava, l'Aveto avec San Stefano, la haute Vara avec Varese s'efforcent de suivre, tandis que les habitations ouvrières élargissent les centres polceveriens, scrivians et bormidiens.

En même temps la fièvre de travaux publics se manifeste sur les grands axes de circulation sur les installations portuaires, ferroviaires et plus généralement sur toutes les infrastructures. Nice se donne un aéroport de premier ordre dont on pousse la grande piste à 2 800 m, en même temps la ville s'équipe en voies de traversée rapide [1] et multiplie ses routes d'accès. Gênes amorce des améliorations analogues et surtout gagne sur la mer pour créer l'Aéroport Cristoforo Colombo, le port pétrolier de Multedo, une Foire de la Mer, les établissements

(1) (225) et (224).

Oscar Sinigaglia, sans compter la création de nouveaux bassins de radoub, l'arasement de la colline de San Benigno et le percement de ses collines au profit de nouvelles voies ferrées et de l'amplification des gares [2].

Du Puget-sur-Argens au nouvel hippodrome de Cagnes, est construite une autoroute franchissant l'Estérel en une cinquantaine de km et sur 6 voies. Un second joint, de viaduc en tunnel, Voltri à Albissola, une troisième Zinola à Ceva en Piémont, la camionale Gênes-Serravalle est doublée. Les nationales sont élargies et recoupées, modernisées au point de paraître à certains, fort supérieures à nombre d'autoroutes étrangères dont les deux sens ne sont pas séparés et dont le revêtement comporte de désagréables raccords. Tel est le cas pour la nationale 7, bien préférable par exemple à l'autoroute Bruges-Ostende, surtout depuis qu'elle bénéficie de déviations comme celle du Flassans, et il faut aussi reconnaître que l'Aurélia a été fort améliorée dans le secteur du col du Bracco. Riomaggiore est joint à La Spezia par une magnifique chaussée depuis 1960. Des pénétrantes à grand débit et des transversales de col imposent de nouveaux carroyages aux volumes montagneux des Alpes-Maritimes : pénétrante du Var, route du Boréon et de la Madone de Fenestre, route du Salèze et de Mollières, route du Restefond.

Ce ne sont là que des exemples, les plus spectaculaires. Pour aussi mutilée qu'en soit la liste, il s'en dégage l'assurance que les industries du bâtiment et des travaux publics terrestre ou du génie naval, sont en pleine santé. On pourrait ajouter comme indices complémentaires l'énorme développement de la consommation électrique de basse tension et de fuels à usage domestique qui croissent par exemple dans les Alpes-Maritimes de 14 et de plus de 7 % dans la seule année 1960 et la multiplication de prises, de stations de pompage, de bassins et de conduites pour la desserte en eau de l'habitat [3].

L'extraction et la production de matériaux de construction va également bon train. Pourtant entre les deux formes se manifestent quelques dissemblances qui permettent de fixer les limites d'un élan incontestable vers tout ce qui touche à l'entreprise de construction.

I. — LA PROSPÉRITÉ DE LA BATISSE ET DES TRAVAUX PUBLICS

1) La reconstruction.

Bâtiment et travaux publics prennent un premier élan avec la reconstruction. Avec leurs bases d'occupation de la Wehrmacht et leurs plages de débarquements alliés, les rivages provençaux et ligures ont été fortement éprouvés. De Toulon à La Spezia il n'est guère de ville qui n'ait subi de graves dommages et les ouvrages d'art, ports ou viaducs, n'ont guère été épargnés, souvent même de minuscules stations d'intervalle ont été d'involontaires buts. A côté des deux grands ports militaires et de Gênes où il ne reste à la libération que quelques kilomètres de quais utilisables et fort peu d'engins de manutention, le Drammont, le viaduc d'Anthéor, le pont du Var sont de bons exemples français de ces destructions tandis que celui de Recco est particulièrement démonstratif pour le secteur italien [4]. A cause de son viaduc assurant la liaison ferroviaire Gênes-Spezia, Florence-Rome, Recco subit 27 bombardements qui en font « le Cassino du Nord ». Dans l'agglomération, aucun des 386 immeubles et pas une de leurs 6 348 pièces d'habitation ne sont indemnes. A la périphérie, plus de 350 maisons sur 465, comportant plus de 5 000 pièces, sont également détruites ou endommagées. Sept installations d'industries agricoles, 32 commerces d'alimentation, 26 d'habillement, 10 de produits agricoles, 5 de produits industriels ont été « pulvérisés ainsi que les ateliers et boutiques des traditionnelles fabrications d'horloges de campanile et de cloches, de meubles, d'imprimerie, et l'usine à gaz, encore 19 entreprises, enfin des blanchisseries, teintureries, menuiseries, chaudronneries, trois hôtels et deux établissements balnéaires. Même avec une importante aide de l'Etat, il faut attendre 1955 pour voir le bourg reprendre son rôle de marché pour les villages de la zone du Col de Caprile, Tribogna, Lumaezzo, Piandepreti, Gattorna et Neirone, et renaître au tourisme. A cette date, plus d'1 milliard 545 millions de lires de travaux ont été exécutés et il en reste pour plus de 400 millions à effectuer [5].

(2) Le 22 septembre 1961 le Comité du Consorzio Autonomo del Porto approuvait un plan financier ouvrant un crédit total de 10 653 millions de Lires pour l'exercice 1962 avec la ventilation suivante :

— 5e Bassin de carénage en maçonnerie	3 800 millions de lires
— Equipement mécanique du Port	2 250 millions de lires
— Port des Pétroles du Multedo	2 400 millions de lires
— Nouveau terre-plein à l'Idroscalo	1 040 millions de lires
— Magasin à laines au Môle Libia	730 millions de lires
— Aménagements ferroviaires	183 millions de lires
— San Benigno	110 millions de lires
— Agrandissement de la gare maritime au Môle Doria	140 millions de lires

(3) (1) Années 1960-1961. Tableau 313.1.

(4) (224).

(5) (75) Avril 1955, pp. 241 sqq. « La reconstruction a Recco ».

En fait, le plus souvent les délais ont été moindres : si l'on néglige les éraflures superficielles dont certaines — un bon nombre — constituent encore des cicatrices visibles dans les provinces italiennes, 70 % des quelques 275 000 pièces habitables détruites ou malmenées dans la province de Gênes sont complètement reconstruites ou remises en état au printemps 1953 et le reste est en cours de réfection [6]. Les choses sont allées sensiblement du même pas dans le reste de la Ligurie et plus vite encore du côté français.

Quoiqu'il en soit, jusque vers 1950 ici et 1952 là, la reconstruction a soutenu une intense activité tant dans les travaux publics que dans le bâtiment privé. Au cours de 1947 près de 138 000 pièces d'habitation ont été reconstruites ou réparées dans la province de Gênes, 36 000 encore en 1948, plus de 17 000, de 13 000, de 4 500 et de 2 600 dans les années suivantes [3].

2) Les constructions nouvelles à Gênes.

A partir des années 50, travaux publics et bâtisse retrouvent un second souffle avec un puissant élan de nouvelles constructions dans un climat d'approvisionnement en matière première plus propice et d'abondance de main-d'œuvre lié aux progrès techniques de nombre d'industries qui s'allègent en personnel et à de fortes immigrations. Il est significatif de voir croître les demandes de permis aussi bien que les travaux et les déclarations d'achèvement d'habitations nouvelles à proportion du déclin des reconstructions. Ainsi à Gênes où, tandis que de 138 000 pièces reconstruites en 1947 on tombe à moins de 3 000 en 1952, sont autorisées un peu moins de 9 400 pièces neuves en 1949, près de 24 000 en 1950, plus de 29 000 en 1951 et plus de 27 000 en 1952, et où, dans le même temps, 13 000, 16 000, 23 000 et 22 000 pièces sont mises en chantier tandis que 2 300, 9 200, 14 300 et 13 000 sont livrées finies [16].

Ce second élan ne va pas sans qu'apparaissent quelques craintes notamment dans les deux moments critiques de la conjoncture du « cycle de Corée » et du « cycle Marshall ».

L'inquiétude se manifeste une première fois dès 1953 derrière toute une série d'argumentations bien connues [7]. L'opinion générale de la moyenne et petite bourgeoisie comme des « travailleurs » est — affirme-t-on — qu'il est impossible d'acheter un appartement ou de faire construire en raison de possibilités financières trop exiguës en un moment où l'économie intérieure languit, notamment le commerce de détail où « non si vende, non si compra ». Revenus et salaires d'une part, coûts de construction avec des matériaux chers et une main-d'œuvre également onéreuse, d'autre part, sont en « divorce permanent ». L'inflation, affirme-t-on en second lieu, réduit les possibilités financières tandis que les propriétaires d'immeubles détruits attendent encore le paiement des indemnités qui leur ont été promises et que les mesures en faveur de la reconstruction ont favorisé les immeubles de luxe au détriment des logements plus modestes.

L'argumentation avancée, surtout en matière de ressources des propriétaires, ne manque pas de contradictions et comporte de subtiles lacunes. Pour l'instant, la question n'est pas là. Ce qui importe, c'est qu'elle tend à prouver que des mesures s'imposent pour lancer ou relancer une demande, dont on redoute l'affaiblissement celle des locataires désireux d'accéder à la propriété et celle des propriétaires à revenus minimisés. Il est nettement précisé que 30 % de la population est soumise à des loyers libres et que 60 % des propriétaires le sont de plus d'un appartement : ce n'est évidemment pas pour rien.

Les mêmes préoccupations reparaissent en 1959 et cette fois encore au printemps, époque où, avec l'approche de la belle saison, la construction peut retrouver toute son activité. Cette fois on s'attache à faire justice d'une série de bruits tendancieux susceptibles de dérouter la clientèle et d'y semer la panique. Le Président de l'As-

(6) (75) Avril 1953. Rassegna : Edilizia, pp. 377.8.

(7) (75) Avril 1953. B. A. Boggi : Conjoncture économique et blocage des prix. G. Bertani : « Conjoncture économique et blocage des loyers. Les loyers des appartements antérieurs à mars 1947, sont bloqués ou tout au moins soumis à une péréquation minime. Les appartements plus récents voient leurs loyers s'élever à des prix astronomiques : un appartement de 4 pièces principales qui se louait 400 lires en mars 1938, en vaut de 30 à 45 000 quinze ans plus tard, soit de 80 à 120 fois plus. Situation doublement désavantageuse : pour les locataires d'abord, pour les propriétaires ensuite. Le locataire, s'il est à loyer libre voit son pouvoir d'achat effroyablement amputé : 50 % de son revenu passe en frais de logement et, dans ces conditions, il n'est pas question d'épargner assez pour acquérir en toute propriété; s'il bénéficie d'un loyer bloqué, il ne peut se rapprocher de son lieu de travail où il ne trouverait, le plus souvent, que des immeubles neufs à loyer prohibitif puisqu'aucune place n'est faite dans les plans d'urbanisme aux cités ouvrières ni aux logements payables par paiements échelonnés. Le propriétaire ne disposant que d'appartements à loyer bloqué n'en tire même pas un revenu suffisant pour en assurer l'entretien. Sa situation est encore aggravée par les dispositions de la loi 253 de 1950 qui stipule que son locataire peut faire exécuter toute réparation essentielle à la charge du propriétaire, lequel doit payer au comptant et ne peut se faire rembourser qu'à raison de 5 % par an. On insiste, en outre, sur trois nouvelles iniquités : aux termes de la loi de 1951 le propriétaire d'un appartement à loyer bloqué ne peut le récupérer qu'à la condition d'aller l'habiter lui-même, de payer le déménagement du locataire, de lui procurer un autre appartement et, même si celui-ci est supérieur, de n'en majorer tout au plus le loyer que de 20 %; dès qu'un propriétaire possède plus d'un appartement — seraient-ils en ruine — il ne peut majorer ses loyers de plus de 25 % : enfin la loi Aldisio prive tout propriétaire projetant de surélever du bénéfice du prêt à 75 % pendant 35 ans du fait même qu'il est propriétaire.

sociation des Constructeurs Gênois rappelle ainsi combien s'étaient déjà révélées vaines les craintes de surproduction en 1950 et inexactes les affirmations portées jusqu'en plein Conseil Municipal selon lesquelles 30 000 appartements à louer seraient restés sans amateur. Pour lui, si la construction de luxe a faibli de 10 % entre 1957 et 1958, les constructions d'ordre moyen ont progressé de 3 %, les constructions populaires sont aussi en « maints endroits » en progrès, de même les travaux publics. Il n'hésite pas à conclure « j'affirme en toute conscience et en prenant mes responsabilités que les entreprises ayant une solide tradition de travail, qui savent procéder avec discernement, qui ont su adapter leur activité aux moyens disponibles — à leur capital et aux aides financières possibles — pourront avec sécurité affronter les nouvelles conditions du marché ». Toutefois, on reconnaît que l'offre s'est faite plus importante bien que la bâtisse gênoise ait mis 1 100 pièces de moins en chantier en 1959 qu'en 1957, que des constructeurs habitués à obtenir de leur clients « l'auto-financement » (c'est-à-dire un paiement intégral avant achèvement) éprouvent quelques difficultés, que la meilleure assurance pour l'avenir réside dans la nécessité « d'arriver à assurer une pièce à chaque personne norme de tout pays civilisé » — ce qui suppose pour l'Italie l'édification de 6 à 8 millions de pièces, soit des rythmes de l'ordre de 1 200 à 1 500 000 pour plusieurs années, et on fait un appel discret mais précis à une aide renouvelée et accrue de l'Etat pour le logement [8]. Les affirmations optimistes ont manifestement pour but de détourner la clientèle d'une tentation d'attentisme. Visiblement en 1959, comme six ans plus tôt, l'avenir paraît incertain. Et ces incertitudes trouvent un écho jusque dans les quotidiens de grande diffusion : « Il secolo XIX », par exemple, qui consacre plusieurs articles au « problème de la maison », au cours de l'été 1959, soulignant qu'on approche du rapport d'une pièce pour 7 habitants, c'est-à-dire de la saturation.

Ces craintes ont en réalité été vaines en 1959 comme en 1953-4 ainsi que le démontrait le Président de l'Association des Constructeurs de la Province de Gênes. De 1950 à 1954 les permis de construire accordés sont d'année en année plus nombreux. A cette dernière date le nombre de pièces autorisées est presque triple de ce qu'il était à l'origine de la période; en 1955, il est presque quadruple. L'année suivante est marquée par un fléchissement mais le nombre des pièces à construire est encore de plus de 62 000 contre moins de 24 000 en 1950 : indice 272 contre 100. D'ailleurs 1957 et 1958 manifestent une nette reprise des projets : on frôle les 80 000 pièces. Quant à l'année 1959 elle bat tous les records avec près de 112 000 pièces autorisées et 1960 reste à un niveau supérieur à celui de 1957 bien qu'en retrait sur l'extraordinaire débauche de projets de l'année précédente.

Plus significatifs encore, parce que plus détachés des estimations individuelles et subjectives des chefs d'entreprise sont les volumes effectivement construits. Or, de 1952 à 1958, période pour laquelle on dispose des données éprouvées de l'Institut Central de Statistique, on constate une progression comportant à peine un léger fléchissement en 1957 immédiatement compensé par un bond en 1958 : de 1956 à 1957 la chute d'indice est de 10, de 1957 à 1958 on enregistre un gain de 59; il est clair que la construction gênoise a supporté allègrement la première dépression de cycle court. Il n'est même pas sûr que d'une part, le gonflement des permis de 1955 ne doive pas être interprété comme corrélatif à la constitution d'un stock de commandes, pratique courante destinée à assurer un long temps de travail aux entrepreneurs, et d'autre part, que le fléchissement du nombre de pièces achevées en 1957 ne réponde pas aussi à un ralentissement volontaire.

Pour la fin de la période, une comparaison du comportement de l'industrie du bâtiment au cours du 1er trimestre 1959 avec ceux des années précédentes (jusqu'en 1954) conduite en avril 1959, par l'Association des Constructeurs conclut à une forte capacité de résistance sur les niveaux atteints non seulement pour les travaux effectifs mais encore pour les constructions projetées [10]. En juin 1960 on estime que la bonne saison a été un stimulant et que l'activité est suffisante pour absorber toute la capacité productive des entreprises de la province. La comparaison des constructions au cours des 5 premiers mois de 1960 avec ceux de 1959 permet en outre d'affirmer qu'aussi bien les travaux que les projets ne révèlent aucune tendance à la régression non seulement à Gênes mais à Chiavari. En septembre, il est reconnu que la construction a travaillé, à Gênes même, à un rythme exceptionnel, supérieur à celui des quatre premiers trimestres des années précédentes : 5 755 pièces construites par mois contre 5 000 et près de 8 300 autorisées contre guère plus de 6 800, tout en menant parallèlement de considérables travaux routiers, portuaires, d'édifications de l'Aéroport et du Palais de la Foire, cependant que la marche de la bâtisse à Chiavari en 1959-60 est plus brillante encore. Le même son de cloche se retrouve dans les documents d'octobre, décembre 1960, février, octobre et novembre 1961. Il n'en va plus tout à fait de même en fin 61 et au début de 1962 [11].

(8) (75) Mai 1959, pp. 322 sqq; F. Peri : La construction.
(9) Pour une base 100 en 1950, indices 465 en 1959, 310 en 1960.
(10) (75) Juillet 1960. Rassegna, p. II : Assemblée des constructeurs gênois du 13.IV.1959.
(11) Comme pour les autres activités fondamentales, la Rassegna de (75) fournit de précieuses indications sur la marche de la bâtisse, généralement sous les rubriques Edilizia ou Assemblée des constructeurs. Fréquence variable. Les numéros les plus essentiels correspondent aux dates retenues significatives dans le texte.

PIÈCES CONSTRUITES DANS LA COMMUNE DE GÊNES. RELEVÉ MENSUEL DE JANVIER 1959 A MARS 62.

	1959	1960	1961	1962
Janvier	6 813	2 542	6 993	8 478
Février	1 952	4 114	4 850	4 262
Mars	4 343	4 519	4 948	1 864
Avril	6 093	6 421	8 110	3 977
Mai	3 257	7 791	6 296	4 314
Juin	8 257	6 419	5 089	4 450
Juillet	7 730	7 525	8 688	4 454
Août	3 676	6 714	5 114	8 341
Septembre	5 262	5 804	2 713	
Octobre	6 659	7 256	11 299	
Novembre	5 112	5 870	8 024	
Décembre	7 199	5 065	14 216	
Total	66 353	70 040	86 340	

PIÈCES AUTORISÉES DANS LA COMMUNE DE GÊNES. RELEVÉ MENSUEL DE JANVIER 1959 A MARS 62.

	1959	1960	1961	1962
Janvier	5 351	11 065	1 902	3 191
Février	6 135	19 735	6 854	3 527
Mars	10 125	12 248	668	2 340
Avril	7 610	4 749	5 154	5 597
Mai	9 547	4 894	2 788	6 320
Juin	12 338	2 753	2 981	3 614
Juillet	10 108	2 433	1 504	2 564
Août	8 024	2 117	3 387	4 002
Septembre	6 479	1 386	4 216	
Octobre	16 612	4 039	4 660	
Novembre	10 781	3 527	3 480	
Décembre	8 544	5 474	1 768	
Total	111 654	74 420	39 362	

A ce moment on note que le rythme des constructions après s'être maintenu en 1961 à un niveau comparable à celui des deux années précédentes, faiblit nettement en mars 1962 et que les demandes de permis de construire dégringolent plus fortement encore. Le calcul sur 4 ans confirme d'autre part ce ralentissement. Le nombre de pièces construites en mars 1962 n'est qu'à peine inférieur à celui de février 1959. De même le volume de pièces autorisées en mars 1962 est supérieur à ceux de janvier, de juillet et de décembre 1961, d'août et de septembre 1960. Mais de 1959 à 1962, moins de 223 000 pièces ont été construites sur plus de 225 000 autorisées, le total 1959-62 donne près de 283 000 construites pour moins de 257 000 autorisées et il y a une part de rattrapage dans l'accélération apparente de 1962.

Il ne s'agit toutefois que de Gênes et de la construction de logements. Or, il reste à Gênes d'énormes travaux à accomplir : route « Pedemontana » au N. de la ville, aéroport, développement des établissements Oscar Sinigaglia, ou transformation des chantiers Ansaldo de Sestri. Et hors de Gênes les rivieras et l'apennin continuent de s'équiper d'établissements hôteliers, de résidences de plus en plus faits de gros blocs et parfois de véritables agglomérations nouvelles comme le village lombard qui surgit à Lavagna [12].

Il est donc clair que les constructeurs de Gênes et de sa province ont aussi allègrement franchi l'obstacle de la seconde récession cyclique que la première et si un troisième moment délicat s'annonce il semble bien être abordé dans de bonnes conditions. Ainsi la majeure province ligure manifeste dans les industries du

(12) (75) Décembre 1961. Rassegna, p. XVI et XVII. Mai 1962. Rassegna, p. X à XII.

bâtiment et les travaux publics une santé à toute épreuve. La dernière confirmation en serait donnée, s'il en était encore besoin, par une récapitulation des progrès accomplis au total en matière de logement et d'entreprise.

De 1950 à 1957, le nombre d'ouvriers du bâtiment était passé, selon l'INAIL de 13 125 à 21 255. De 1955 à 1959 le mouvement des entreprises accusait un solde positif de 134 nouvelles affaires [13] selon l'Association des Industriels.

HABITATIONS ET PIÈCES DE LA COMMUNE DE GÊNES

	1951	1961
Habitations	160 865	232 756
Pièces	731 079	956 616

Sources : I.S.T.A.T.

NOMBRE D'HABITANTS POUR 100 PIÈCES HABITABLES EN OCTOBRE 1961
DANS LES PRINCIPALES VILLES ITALIENNES

Gênes	81	Florence	87
Turin	103	Naples	149
Milan	102	Palerme	131
Bologne	92	Rome	108

Sources I.S.T.A.T.

HABITATIONS ET PIÈCES DE LA PROVINCE DE GÊNES

	1951	1961
Habitations	237 710	331 969
Pièces	1 077 451	1 372 562

Entre 1951 et 1961 : 71 891 habitations nouvelles ont été construites dans la commune de Gênes ce qui représentait un gain de 225 537 pièces habitables et la capitale ligure venait de loin en tête des 8 plus grandes cités italiennes pour le nombre de pièces par habitant, nettement avant Bologne et Florence, les 2 seules autres villes disposant de plus d'une pièce par habitant. Dans la même décade la province de Gênes gagnait 94 259 logements équivalant à 295 111 pièces, trois fois plus qu'elle ne gagnait d'habitants, de telle sorte qu'elle finissait par disposer de 130 pièces pour 100 habitants, plus de 5 fois plus que la moyenne nationale [23]. Au total un investissement de l'ordre de 500 milliards de Lires.

3) Les autres provinces ligures.

Toutes les données dont on dispose pour les autres provinces ligures montrent que la bâtisse et les travaux publics s'y sont aussi vaillamment comportés.

Dans la *province de La Spezia,* de 1952 à 1958 le nombre de pièces construites croît sensiblement comme dans celle de Gênes [14]. 1953 est en retrait sur 1952, 1958 n'a qu'un indice inférieur à celui de la province gênoise, mais ceux de 1954 et de 1957 sont plus forts et de 1955 à 57 le gain indiciel est de 7 points alors que Gênes accuse une perte de 9. Pour la phase suivante l'hypertrophie de projets qui caractérisait la commune de Gênes en 1959 est inconnue dans celle de La Spezia où l'on est, au contraire, plus circonspect que l'année précédente mais 1960, 61 et le début de 1962 sont des années de confiance : alors qu'en 1959 on n'a guère sollicité et obtenu que la construction d'un peu plus de 6 000 pièces, les permis portent sur près de 7 000 en 1960 et sur plus de 9 000 en 1961, et les rythmes mensuels du 1er trimestre 1962 se maintiennent vigoureux.

(13) (96) p. 77.

(14) La Spezia et sa province : pour chaque édition : chap. V, Edilizia. (83), également pour chaque numéro : Produzioni e consumi, attivita edilizia della abitazioni nel capolnogo ainsi que le parag. Industria de la Congiuntura economica del mese, enfin Movimento delle unità locali... per rami di attività economica dans l'Anagrafe Camerale.

En même temps les constructions effectivement menées à bien sont également en croissance : 270 pièces de plus en 1961 qu'en 1959, et 447 de plus qu'en 1960.

L'expansion ne se limite d'ailleurs pas à la capitale mais vaut pour toute la province. Toutes les estimations des milieux d'affaires le démontrent et le répètent de mois en mois. En avril 1960, la construction est considérée

PERMIS DE CONSTRUIRE DÉLIVRÉS DANS LES COMMUNES DE GÊNES ET DE LA SPEZIA
(Nombre de pièces)

	Gênes	La Spezia
1950	23 994	6 075
51	29 037	3 302
52	27 199	5 306
53	31 608	7 167
54	66 443	5 989
55	82 797	8 071
56	62 571	9 543
57	74 117	8 039
58	79 544	6 661
59	111 654	6 152
60	74 420	6 885
61	39 532	9 249

Source : I.S.T.A.T.

PIÈCES CONSTRUITES EN LIGURIE
PROVINCES DE :

	Impéria		Savone		Gênes		La Spezia	
	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice	Nombre	Indice
1952	5 727	100	8 181	100	19 511	100	4 213	100
53	7 451	130	9 930	115	21 900	112	3 856	92
54	7 605	133	14 115	173	26 948	138	4 416	141
55	10 087	176	16 127	197	35 509	182	5 140	177
56	8 189	143	17 412	213	35 771	183	5 091	176
57	6 839	119	21 495	263	33 847	173	7 089	184
58	7 379	129	13 199	161	45 277	232	6 757	192

Source : I.S.T.A.T.

poursuivie à un rythme intense tant pour les immeubles à une phase déjà avancée, que sur les chantiers ouvertes au cours des derniers mois, nombreux à La Spezia comme dans les autres communes de la province. En juin de notables travaux d'agrandissement et de transformation sont signalés qui viennent s'ajouter à une grande activité des constructions nouvelles. Mêmes remarques en septembre, en octobre, en novembre où malgré le retour de la mauvaise saison le travail se poursuit à un rythme digne d'attention, en janvier 1961 où la vente de nouveaux logements reste aisée malgré une hausse des prix, en février et en mars où l'on retient l'ouverture de nouveaux chantiers dans la banlieue spezine. Mêmes sons de cloche, encore, au cours de l'été, de l'automne 1961 et du début de l'année 62 où les seules plaintes concernent de nouvelles réglementations liées à la préparation d'un plan d'urbanisme et qui bridents un peu ou freinent la délivrance des permis de construire et quelques difficultés d'approvisionnement en matériaux de construction. Généralement de mois en mois, d'ailleurs, le nombre d'entreprises et à fortiori « d'unités de travail », c'est-à-dire de chantiers, grossit : 9 de plus en mai 1960, 8 en juin, 2 en septembre, 9 encore en octobre, 22 en novembre, 5 en janvier 1961, 6 en mars, 10 en décembre, pour se borner à quelques exemples. Il est exceptionnel de se trouver devant des

balances négatives et dans ce cas les pertes sont minimes : 1 en février 1961, 1 en février 1962, 2 en avril de la même année. Dans l'ensemble entre le début de l'été 1960 et le début de l'été 1962 le nombre d'entreprises du bâtiment passe pour l'ensemble de la province de 821 à 1 011 : un gain brut de 190 et une croissance de 23 %.

Dans la *province de Savone,* la progression des travaux est constante et sans à coup jusqu'en 1957, période au cours de laquelle sont ignorés les accidents gênois et spezins et à la fin de laquelle on atteint un indice qui dépasse de plus de 40 % les plus forts qu'on ait enregistré dans les deux provinces précédentes. 1958 est par contre une année de déclin mais relatif et temporaire : le nombre de pièces construites y reste supérieur de plus de moitié à ce qu'il était en 1950. En mars 1960 après un ralentissement d'activité saisonnier et normal, la reprise est telle qu'elle crée quelques difficultés d'approvisionnement en briques et la demande de logements reste soutenue tandis qu'en janvier et février le volume de pièces projetées est plus que confortable. En janvier 1961, 4 gros immeubles représentant un cubage de plus de 26 000 m et 86 maisons moindres totalisant près de 7 000 pièces sont livrées à l'habitation. En avril de la même année, il s'agit de bien autre chose : 19 grands blocs cubant près de 64 000 m et 232 maisons représentant cette fois plus de 1 400 pièces habitables à quoi il faut joindre encore quelque 250 pièces produites par surélévation et autres transformations, tandis que les magasins n'arrivent toujours pas à satisfaire la demande de briques [15]. Dans le groupe des Bormida où fleurissent les maisonnettes, on voit apparaître une bonne dizaine de nouvelles entreprises employant quelque 5 à 600 travailleurs. A Savone où l'emportent les immeubles puissants et sur les rivages qui se développent jusqu'à Varazze d'un côté jusqu'à Finale de l'autre, il faut compter des gains de l'ordre de 100 et de 1 500. Dans le secteur albengais ils se situent autour de 50 et de 500. C'est un fait reconnu que la bâtisse a largement contribué dans la province de Savone à absorber de larges quantités de main-d'œuvre libérée par le progrès technologique de beaucoup d'autres industries [16].

Dans la *province d'Imperia* la croissance des industries de bâtiment marque un fléchissement à partir de 1956 et surtout en 1957 où l'indice des pièces construites tombe non seulement plus bas que dans aucune autre province ligure mais encore au-dessous de ce qu'il était en 1953. Il faut toutefois tenir compte d'une part que l'élan y a été plus précoce que partout ailleurs, d'autre part qu'on partait de moins bas. Le nombre brut de pièces construites reste à peu près constamment supérieur à celui qu'enregistre la province de La Spezia qui compte pourtant à peu près 40 % d'habitants en plus. D'autre part la construction revêt une importance capitale dans les communes rassemblant moins de 20 000 habitants. Entre 1952 et 1958, 7 340 habitations représentant près de 26 000 pièces ont été construites dans ces petites communes, où ont été ainsi édifiées plus de 56 % des maisons et des pièces construites dans la totalité de la province et où les rythmes de croissance s'avèrent de 370 % pour les maisons et de 225 pour les pièces [17]. Avec les retards coutumiers des publications impériennes il est difficile de porter une affirmation quant au volume de nouveaux logements dans la phase postérieure à 1958. Mais les entreprises du bâtiment prolifèrent plus que dans la province spezine et l'effectif de maçons, manœuvres et chefs de chantier s'y gonfle plus vite qu'à Gênes et à La Spezia : on comptait 220 entreprises en 1951, il y en a 335 à la fin décembre 1957 et 364 en 1961 et, le personnel qu'elles mobilisent double à peu près dans le même temps [18].

(15) (79) pour chaque numéro : Movimento economico, 5 : Attività edilizia ed opere pubbliche, et 4 : Edilizia.
(16) (106) p. 58.
(17) (99) l'industrie, la construction, p. 15, tableau 17.
(18) (20) et (21), (9), (6) Année 1961, 1° partie, Chap. V, tableau 65, Fabbricati per provincia.

PIÈCES HABITABLES AU 4 NOVEMBRE 1951 ET AU 31 DÉCEMBRE 1957
DANS LES RÉGIONS ITALIENNES

Région	Nombre de pièces		Pièces pour 1 000 habitants		
	1951	1957	1951	1957	Gain
Piémont	5 092 781	5 708 781	1 448	1 532	84
Aoste	140 293	151 175	1 490	1 595	105
Lombardie	7 592 079	8 808 969	1 156	1 236	80
Trentin H. Adige	1 103 411	1 226 340	1 514	1 596	82
Venetie	4 322 141	4 979 630	1 103	1 276	173
Frioul-Venetie J	1 171 615	1 308 722	1 261	1 400	239
Trieste	432 384	457 681	1 456	1 545	89
Emilie Rom.	4 394 288	5 133 320	1 240	1 412	172
Toscane	4 394 320	4 941 636	1 393	1 514	221
Ombrie	912 579	1 011 183	1 352	1 232	- 120
Marches	1 732 936	1 922 913	1 270	1 395	125
Latium	3 420 091	4 128 465	1 024	1 120	98
Abruzzes & Mol.	1 685 980	1 806 343	1 001	1 060	67
Campanie	3 400 366	3 671 654	782	784	2
Pouilles	2 381 215	2 747 402	739	799	60
Basilicate	411 679	440 530	656	666	10
Calabre	1 614 501	1 693 147	790	788	- 2
Sicile	4 491 874	4 900 046	1 000	1 030	29
Sardaigne	1 287 908	1 422 704	1 009	1 014	5
Ligurie	2 513 265	2 983 530	1 604	1 810	206
Total Italie	52 500 706	59 470 171	1 105	1 191	86

LES ENTREPRISES ET LE PERSONNEL LIGURES DU BÂTIMENT

	Unités de travail			Emploi		
	1951	1961	Indice	1951	1961	Indice
Imperia	220	364	165	2 087	3 926	188
Savone	250	614	245	2 858	7 016	245
Gênes	728	1 556	214	12 957	23 313	180
La Spezia	213	271	127	2 604	4 777	183
Ligurie	1 411	2 805	199	20 605	39 032	189

Au total la construction, la réparation, les transformations de logements n'ont cessé de progresser en Ligurie. Dès 1957 elle venait au troisième rang des régions italiennes pour le nombre de pièces construites pour 1 000 habitants et depuis son classement ne semble pas s'être détérioré. Le Frioul et la Vénétie Julienne, régions frontières qui fit l'objet de tant de soins, et la riche Toscane en avaient gagné seules une proportion supérieure (indices 239 et 221 contre 206 sur la base 100 en 1952). Mais le Latium et surtout le Piémont et la Lombardie, dont la proportion de nouveaux logements est d'ailleurs inférieure à la moyenne nationale, étaient littéralement écrasés (indices 98, 84, 80 - moyenne italienne 86).

Encore faut-il tenir compte des travaux publics si l'on veut avoir une idée globale des rythmes d'activité de l'ensemble des industries du bâtiment [19]. Il est de règle que les travaux soient jugés parcimonieux : c'est le cas à Savone comme à La Spezia et à Gênes où la coutume est d'ajouter au commentaire de la marche des entreprises orientées vers la construction de logements, un paragraphe signalant la faible participation des Travaux Publics au progrès général de la bâtisse. La remarque n'est pas injustifiée. Les données dont

(19) Les références précédentes concernent souvent aussi les travaux publics. Pour cette branche particulière, toutefois, plus spécialement : (9), (6) Année 1961, 1° partie, chap. V, tabl. 67 : Importi dei lavori nelle opere pubbliche et 68 : Giornate-operaio nelle opere pubbliche, (20) et (21) qui résument les données des Uffici provinciali di statistica.

on dispose pour les travaux exécutés sans aide de l'Etat montrent des fluctuations curieuses et ne témoignent d'aucune croissance véritable. Dans la province de Savone, le nombre de journées travaillées pour le compte de l'ensemble des communes et de l'administration provinciale décroît en dents de scie de 1953 à 1957. Dans la province de Gênes après un maximum de 712 millions de Lires en 1959 on retombe en 1961 presqu'au niveau de 1958. Dans la province de La Spezia pour laquelle on dispose de la plus longue série l'indice le plus élevé est atteint en 1952, mais à partir de cette date se manifeste un déclin continu qui se contente de s'atténuer de 1956 à 1959.

BILANS D'ENTREPRISES DE CONSTRUCTION ET T.P.

Années	Capital	Réserves	Fond d'ég.	Imm. Outil.	Fond amort.	Titres et part.	Pertes et Profits
			Fincosit				
1955	504	85	260	98	447	901	32
56	504	51	260	231	528	940	45
57	504	53	260	241	669	940	55
58	504	263	260	137	827	939	56
59	800	207	260	147	992	29	57
60	800	165	260	171	1 189	45	66
			Cementfer				
1957	120	62		311	35	8	+ 4.5
58	120	45		177	49	8	- 15.3
59	120	36		436	69	13	- 24.1
60	120	36		433	87	20	- 16.-
			Invernizi				
1957	105	462		28	0.4	5.4	- 13
58	105	462		33	2.2	5.5	- 11
59	105	462		34	2.2	5.4	+ 10
60	105	957		31	2-	5.4	+ 15
			Cosider				
1957	1	-		75	1-		- 0.48
58	50	-		106	5-		+ 0.503
59	50	263		231	10.3		-
60	100	263		387	21.2		-
			Edilizia S. Simone				
1958	70	-		37.3			-
59	70	-		49.5			-
60	70	-		64.4			-
			Pali Francki				
1957	25	52		232	55		+ 30
58	25	76		417	111		+ 30
59	25	100		487	174		+ 29
60	25	126		641	262		+ 38
			Edilizia Nuova San Remo				
1960	80	-		61	0.3		+ 3

Sources : Bulletins des S.P.A. - Annuaire des S.P.A.

Il convient toutefois de ne pas négliger les travaux financés par l'Etat soit partiellement soit en totalité. A cet égard il n'est pas indifférent de constater que les sommes dépensées par l'A.N.A.S. — les Ponts-et-

Chaussées Italiens — non seulement sont d'un volume incomparablement supérieur à celui des dépenses engagées par les communes de Gênes et de Chiavari réunies mais encore en progression continue et accélérée. Pendant que les deux principales communes de la province de Gênes ouvrent pour les années 1959, 60 et 61 des crédits de 4 712, 3 740 et 4 088 millions de Lires, les investissements de l'A.N.A.S. dans la circonscription de Gênes s'élèvent respectivement de 5 617 à 13 555 et à 24 238 millions.

Tout bien considéré, les travaux concernant l'habitation et les ouvrages d'infrastructure financés par les collectivités ont assurément conjugué leurs effets pour assurer dans les quatre provinces ligures aux industries du bâtiment un rythme d'activité qui ne s'est guère écarté de leur capacité totale de fonctionnement qu'en quelques moments exceptionnels et ces faiblissements tout relatifs n'ont jamais affecté en même temps la totalité de la région. Aussi entre les deux recensements de 1951 et de 1961 le nombre d'entreprises et celui des travailleurs déclarés qu'elles mobilisent doublent-ils.

4) Les comptes d'entreprises ligures.

Cette situation se réflète dans les documents financiers comptables des principales sociétés par actions ligures.

A ne considérer que les pertes et les profits d'exercice les résultats pourraient paraître décevants : d'une part, en effet quatre seulement de ces entreprises réalisent des profits en 1960 contre deux qui ne déclarent aucun bénéfice et une qui laisse apparaître un déficit. D'autre part les quelque 1 300 millions de Lires qui constituent leur capital social global ne rapportent guère plus de 106 millions au cours de la même année, si bien qu'il s'agirait d'un rapport de 8 % à peine. Enfin, cette centaine de millions de revenus englobe des profits réalisés hors de la Ligurie ne serait-ce qu'en raison des installations que la Fincosit possède à Piombino, à Bagnoli, à Palerme, à Cagliari, à Latina, à Turin et à Castellamare di Stabbia.

Mais à côté des résultats d'exercice les réserves se gonflent dans les 4 années 1957-60 de plus de 980 millions, les fonds d'amortissement croissent de plus d'un milliard, les installations et biens immobiliers de quelque 950 millions encore. Bien mieux la Fincosit distribue gratuitement 34 500 actions « Adedes » le 28 janvier 1958, puis 37 actions gratuites pour 63 le 27 janvier 1959 et, en même temps, 96 millions de réserves disponibles. Cela revient à dire que les réserves se sont accrues de plus de 240 millions en moyenne chaque année, les outillages, installations et immeubles d'autant, les fonds d'amortissement d'une somme un peu supérieure tandis que les augmentations de capital et distributions gratuites de la Fincosit correspondent de leur côté à une croissance annuelle moyenne de plus de 110 millions de Lires. Au total quelque 950 millions annuels qui n'ont d'autre origine que le prélèvement sur les profits d'exercice puisqu'ils ne procèdent pas d'émissions d'actions nouvelles ou seulement pour une part mineure, seule la Cosider ayant dans les 4 ans augmenté son capital par souscription. L'ensemble du profit des sociétés bâtisseuses totalement ou partiellement intéressées à la Ligurie représente donc non pas une centaine de millions mais considérablement plus et, du coup, les quelques 1 300 millions de capital social des 7 sociétés sont d'un rapport très confortable. Il faut même ajouter encore les quelque 14 milliards créés par la Société de l'Autostrade Savone-Ceva à partir d'un capital de 3.

5) Les départements français [20].

Pour bien vivante que soit la bâtisse de la Riviera du Ponant elle ne saurait défier ni celle des Alpes-Maritimes, ni celle du Var qui s'exercent avec beaucoup plus de profondeur dans l'arrière-pays et dont la vigueur est attestée tant par les déclarations des milieux d'affaires et des professionnels de l'économie que par les données numériques.

Dans les Alpes-Maritimes c'est à peine si un fléchissement se marque en 1956 dans les travaux effectifs et il est plus que compensé par un énorme bond au cours des deux années suivantes. D'autre part dans cette première phase les demandes de permis de construire ne cessent de croître régulièrement, même en 1957 où la bâtisse française décline de 5 %. Sur la base 100 en 1952, année choisie pour permettre une ultérieure comparaison avec les provinces italiennes, on passe de l'indice 80 en 1951 à l'indice 444 en 1958 avec un simple arrêt sur les positions conquises en 1955.

(20) Pour les deux départements français : (1) 3, 34 industrie du bâtiment, tableaux 340 — constructions à usage d'habitation (A. Logements autorisés, B. Logements terminés) et tableau 342, constructions à usage agricole, industriel, commercial, administratif ou social. Dans la même publication, I Population. Emploi, tabl. II, 110 établissements industriels et commerciaux par tranche de salariés et 103 : Répartition de la population active par activité économique. De même encore 7. Prix et salaires, tabl. 731 : masse des salaires nets selon l'activité.

A partir de 1959 se marque au contraire un fléchissement continu aussi bien pour les demandes de permis que pour les travaux accomplis. Mais d'une part les demandes d'autorisation pour de nouveaux logements restent considérables puisque l'indice de 1961 est encore supérieur à celui de 1956 que caractérisait un bond en avant, en second lieu ce taux de logements achevés reste supérieur à celui de 1957, enfin 1962 a été une année de reprise : 11 627 logements terminés contre 10 778 l'année précédente.

Au demeurant le nombre d'entreprises, celui des salariés et la masse des salaires n'ont cessé de croître et plus vite non seulement que dans l'ensemble de la France mais encore que dans l'ensemble de la Provence. Le gain d'entreprises est déjà de 164 en 1952, il s'élève progressivement à 227 en 1956, retombe à 159 en 1957 qui est l'année la moins favorable, remonte à 416 en 1959 et se maintient encore à 185 en 1960. De moins de 11 000 le nombre de salariés des entreprises importantes se hausse à près de 24 000 en 1961 soit un accroissement de 119 % contre 63 pour l'ensemble de la Provence, de la Côte d'Azur et de la Corse, sans compter la proliférante tribu des artisans et de leurs compagnons; de 1952 à 1960 la masse des salaires fait beaucoup plus que tripler et de 1954 à 1960 elle bondit de l'indice 100 à l'indice 305, 379 en 1961 [21].

MOUVEMENT DES ÉTABLISSEMENTS DES SALARIÉS ET DES SALAIRES DANS LE BÂTIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS DES ALPES-MARITIMES ET DU VAR

(Source : I.N.S.E.E.)

Etablissements

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Var	+ 76	+ 69	-	+ 129	+ 105	+ 99	-	+ 150	+ 196
A.M.	+ 164	+ 175	-	+ 169	+ 227	+ 159	-	+ 416	+ 185

Masse des salaires distribués (10^3 Frs courants)

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Var	2 330	2 390	2 519	3 131	3 647	4 310	-	6 361	7 204	8 414
A.M.	2 277	3 004	3 365	3 876	4 849	6 234	-	9 370	10 295	12 765

Indices

	1954	1960	1961
Var	100	306	350
A.M.	100	305	379

LOGEMENTS CONSTRUITS POUR 100 000 HABITANTS

	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Var	606	1 046	1 676	1 306	1 129	1 231
A.M.	912	1 055	1 841	2 437	2 034	1 642

Dans le Var la multiplication des établissements est moins accusée : en aucune des années le nombre ne s'en accroît de 200 et jusqu'en 1954 même l'augmentation reste au-dessous de 100 par an. De même, passant de 10 231 travailleurs à un peu plus de 17 000 seulement le département ne voit augmenter l'emploi de ses entreprises inscrites au fichier que de 67 %. Sur la base 100 en 1954 la masse des salaires n'atteint que l'indice 350 en 1961, progression un peu moins forte que celle des Alpes-Maritimes. Enfin la proportion de logements construits pour 100 000 habitants est également moindre.

Il faut pourtant ajouter pour être juste que les appartements varois comportent plus de pièces habitables que l'éternel deux pièces ou la classique garçonnière des rivages niçois et cannois. Surtout dans le Var jusqu'en 1959 la croissance est plus régulière et plus continue encore que dans le département voisin : alors que les

(21) Au recensement de 1962 ou atteint 23 127 emplois dans les établissements inscrits au fichier I.N.S.E.E. et un effectif total de 37 700 travailleurs; il est vrai que ce dernier nombre est le résultat d'un sondage au 1/20e. En 1961 les employeurs ont déclaré avoir versé 127 656 Fr. de salaires contre 102 950 l'année précédente.

demandes de permis restent dans celui-ci égales en nombre en 1955 et en 1954, aucun fléchissement simultané ne se manifeste dans le Var. De la même façon et toujours sur le plan des permis, 1960 et 1961 n'y accusent aucun déclin comparable à celui qui affecte les Alpes-Maritimes, 1960 étant même l'année du record des autorisations accordées, et 1961 conservant un indice très voisin de 400. De même encore en 1960 le gain en nombre d'entreprises est d'une part supérieur à celui de l'année précédente, contrairement à ce qui a lieu dans le département voisin et d'autre part le gain est, pour la première fois, supérieur à celui des Alpes-Maritimes. Enfin, avec plus de 1 200 logements construits en 1961, contre guère plus de 1 100 l'année précédente le Var témoigne d'une reprise plus précoce que les Alpes-Maritimes et peut être plus sûre. Finalement le département varois paraît montrer plus d'indifférence encore aux conjonctures dépressives.

PERMIS DE CONSTRUIRE DÉLIVRÉS DANS LE SECTEUR FRANÇAIS

	Var		Alpes-Maritimes	
	Nombre	Indice	Nombre	Indice
1951	1 628	81	3 329	80
1952	2 019	100	4 137	100
1953	2 863	142	5 218	126
1954	4 071	202	5 882	142
1955	4 355	216	5 848	141
1956	6 513	322	9 504	230
1957	7 098	351	14 692	355
1958	8 755	435	18 362	444
1959	7 025	347	15 186	367
1960	9 044	448	13 583	328
1961	8 043	398	11 025	264

Source I.N.S.E.E.

Quoiqu'il en soit et par-delà des nuances dont le véritable intérêt se situe d'ailleurs sur d'autres plans, les deux départements français achèvent brillamment la série. On n'y relevait en décembre 1960 qu'un total de moins de 250 chômeurs du bâtiment : 158 dans les Alpes-Maritimes, 90 dans le Var. Le fait est particulièrement significatif lorsque la fréquentation des chantiers a appris à y rencontrer tant de yougoslaves et tant de siciliens, de napolitains, de calabrais et de musulmans d'Afrique du Nord. Non seulement la bâtisse du Var et des Alpes-Maritimes a intégré la totalité des travailleurs libérés localement par d'autres activités mais encore elle a pour la majeure part contribué à absorber sans difficulté apparente les jeunes nouvellement venus au travail et une masse croissante de main-d'œuvre immigrée.

Le contact suivi avec les chantiers montre avec non moins d'évidence le passage fréquent d'ouvriers à l'artisanat et à un artisanat florissant, voire à la direction de sociétés de construction. Le cas du maçon italien arrivé avec ses seuls bras et qu'on retrouve quelques années plus tard, sur le littoral, à la tête d'une florissante entreprise, disposant d'un sérieux capital de grues, de bétonneuses et de plusieurs camions, celui du paysan qui fait une semblable fortune dans quelque bourg de l'intérieur, ne se limitent pas aux Alpes-Maritimes où, d'autre part, prospèrent les sociétés importantes. Les quelques mauvaises affaires elles-mêmes ne doivent pas faire illusion. Rares, les liquidations ne sont pas souvent de vraies faillites. Les entreprises Nicoletti et Triverio se comportent brillamment. L'annexe niçoise des Etablissements de Travaux Publics Borie déborde de vitalité. Et si, en 1961, une autre grosse affaire du Comté dépose son bilan ne c'est pas du tout qu'elle se trouve dans une situation financière intenable mais afin de récupérer en utilisant la législation des liquidations judiciaires, quelque 400 millions dont l'Etat diffère le versement depuis un temps jugé excessif. Dans son ensemble l'industrie du bâtiment a largement favorisé la promotion sociale tout au moins dans ses aspects matériels.

II. — LA CROISSANCE DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

Tout ce qui touche au bâtiment participe de son essor que rien ne paraît capable de briser et d'autant plus que les liens sont plus étroits. C'est ainsi que la cohorte des installateurs du bâtiment croît plus vite

encore que l'armée des maçons. Dans les provinces italiennes l'indice global qui traduit la multiplication des entreprises et des « unités de travail » est supérieur à celui de la maçonnerie et pour l'emploi la superiorité est plus accusée encore. Si l'on en croit les résultats provisoires du recensement de 1961 il est sensiblement plus fort d'un tiers : même en réduisant la valeur retenue pour la province de La Spezia, qui paraît véritablement excessive, l'écart reste marqué. Dans les départements français à défaut de distinction nette de l'I.N.S.E.E. les registres des métiers pour les structures artisanales et l'enquête pour les entreprises de meilleure taille font également apparaître des progrès bien plus impressionnants encore qu'en Ligurie. L'observation établit, d'ailleurs, que la prospérité de ces corps de métier est littéralement ahurissante : le plombier-installateur de chauffage et d'appareils sanitaires est, sur la Côte d'Azur, un personnage vite enrichi, qui choisit ses clients et que le chef de chantier traite avec ménagement.

CROISSANCE DES INSTALLATEURS DU BÂTIMENT EN LIGURIE

Province	Unités de travail			Emploi		
	1951	1961	Indice	1951	1961	Indice
Imperia	24	33	137	138	141	102
Savone	19	58	305	70	352	502
Gênes	147	302	205	1 535	3 218	210
La Spezia	19	33	173	94	1 145	1 218
Ligurie	209	426	204	1 837	4 856	264

Source : Censimenti

La verrerie, par contre, témoigne de moins de vigueur parce qu'elle ne travaille que partiellement pour la bâtisse et ses entreprises les plus brillantes sont précisément celles qui consacrent le plus d'efforts à la fourniture de l'entreprise. Dans les départements français la vigueur et la prospérité se concentrent sur des miroiteries travaillant les verres de provenance allogène pour les besoins du bâtiment.

On ne peut, dans ces conditions, que s'attendre au développement des industries livrant les matériaux de construction. C'est effectivement ce que montrent les données françaises et surtout les données italiennes — plus complètes et plus détaillées — aussi bien pour les productions que pour l'emploi, les entreprises et leurs résultats financiers.

1) Les courbes de production.

Si l'on excepte le plâtre que la technique des enduits au ciment fin — tamis moustiquaire — fait reculer avec la préférence donnée aux peintures murales sur le papier peint, la chaux et les tuiles de plus en plus dédaignées aussi, toutes les autres productions vont croissant dans les départements français [22]. Les plâtrières de Sospel et celles de Lantosque n'ont que modestement accru leurs productions qui gravitaient autour de 12 000 et de 5 000 tonnes en 1955 et leur volume d'emploi stagne. Les Alpes-Maritimes produisaient plus de 97 000 tonnes de chaux en 1947-48; dès l'exercice 1949-50 on tombe à moins de 47 000; en 1961 à tout juste un peu plus de 28 000 et, chaux et liants réunis passent de l'indice 100 à l'indice 60 entre 1950 et 1961. Dans le Var c'est pire. En revanche la production de ciment marque de nets progrès grâce à une amélioration constante du rendement des fours, de l'outillage transporteur et de l'équipement d'abattage dont les installations de Contes et de Peille donnent l'exemple : en 1950 les cimenteries des Alpes-Maritimes livrent un peu plus de 214 000 tonnes, onze ans plus tard leurs ventes portent sur plus de 342 000 et dans la seule année 1961 la production varoise saute de moins de 189 000 à plus de 218 000. L'expansion est beaucoup plus impressionnante encore pour les briques et les hourdis. Dans les Alpes-Maritimes on bondit dans les onze ans de moins

(22) (1) 3, Industrie : l'indice de production n'est fourni que pour l'ensemble de la région Provence-Côte d'Azur (tableau 30), par contre, les volumes de production sont donnés dans les tableaux 330. Produits céramiques, 331 autres matériaux de construction, 332 livraisons de ciments, chaux hydrauliques et liants assimilés.

(23) Généralement (6) 1re partie, industrie extractive. Pour la province de la Spezia (74), Chap. V, tableau 79 et (79) Anagrafe, Movimento Economico : industria, 100 industrie.

— Pour la province de Gênes : (96), Chap. V, pp. 50, Chap. VI, 14, pp. 72-3, (98) industrie, (75) Rassegna, (90), p. 109.

— Pour la province d'Imperia (99), p. 15. Pour la province de Savone : (106), L'industria, passim et surtout 20, (101) industrie, (83) Movimento Economico, 4 : Ceramica, Laterizi.

de 13 000 tonnes de briques à plus de 28 000 et de moins de 3 000 tonnes de hourdis à près de 23. Dans le Var de 17 000 à 42 500 et de 3 800 à 6 200.

CROISSANCE DES PRODUCTIONS TELLURIQUES DANS LE SECTEUR FRANÇAIS
(Indice 1961, base 100 en 1950)

	Briques	Hourdis	Tuiles	Divers
Alpes-Maritimes	225	789	-	366
Var	247	163	79	172

Source : Syndicat des Fab. de Prod. Céramiques

La croissance ne fait aucun doute non plus dans les provinces ligures [23]. Les productions réfractaires spezines décroissent de 43 000 tonnes en 1950 à guère plus de 32 000 en 1958, la céramique de la même province de 40 000 à 30 000 mais l'extraction du marbre se développe de moins de 7 000 à près de 16 000 en 1960. Dans la province de Gênes la croissance de la production d'ardoise est lente et modeste : 50 400 tonnes en 1956, 49 720 en 1957, 48 940 en 1958, 51 120 et 52 750 en 1959 et 1960, si bien que la section chiavaraise de la Chambre de Commerce de la capitale réclame à cor et à cris des dégrèvements pour lutter contre les autres produits de couverture; en revanche la fabrication de ciment qui dépassait tout juste 159 000 t se retrouve à plus de 196 000 en 1959 où l'on projette de créer une nouvelle cimenterie de 500 000 tonnes de capacité, le triple de celle de Peille. Dans la province d'Imperia la production de marbre bondit de 75 à 280 tonnes, la production de calcaire — pierre à bâtir et à ciment — de 8 610 à 37 053, la production d'argile de 39 728 à 53 400 en 4 ans : de 1957 à 1960. Dans le Savonais enfin si l'on assiste, entre 1953 et 1960, à un effondrement du travertin (de 16 250 t à 1 930 de « Pierre de Finale ») en raison de la concurrence des agglomérés de ciment et des briques, les progrès des calcaires et de l'argile compensent largement : de moins de 176 000 t à près de 525 000 et de 4 200 à presque 87 000, sans parler de l'extraction du gravier à mortier qui quintuple. D'ailleurs le nombre d'entreprises, d'installations et de travailleurs croissent d'un cinquième entre les deux recensements ligures.

CROISSANCE DES INDUSTRIES LIGURES DE TRANSFORMATION DES MINÉRAUX NON MÉTALLIFÈRES

Province	Unités de travail			Personnel		
	1951	1961	Indice	1951	1961	Indice
Imperia	54	68	125	605	695	114
Savone	102	116	113	2 795	3 337	119
Gênes	273	342	125	2 998	3 563	119
Spezia	53	69	130	2 210	2 680	121
Ligurie	482	595	123	8 608	10 275	119

2) Les résultats financiers [24].

Deux sociétés italiennes se consacrent en grand à l'extraction en Ligurie et l'une comme l'autre en retirent de gros profits. La F. e C. Tassara qui possède un établissement à Gênes réalise, dans les 4 derniers exercices dont les comptes ont été publiés (1957-1960) des bénéfices déclarés totalisant près de 390 millions; En même temps ses réserves s'étoffent de plus de 600, son fonds d'amortissement de plus de 100, ses participations de 180 et ses installations sont en plus de quelque 525 : près de 1 800 millions en tout pour un capital social de 400. Ses chantiers d'Imperia, de Finale et de Gênes permettent à la Fratelli Ghigliazza d'encaisser dans les mêmes 4 ans pour près de 107 millions de profits d'exercice, de faire progresser ses réserves de 11 à 30 millions, son fonds d'amortissement de 157 à 309, ses installations de 382 à 607 et de constituer un portefeuille de

(24) (80) F. e C. Tassara, p. 384, Ghigliazza, p. 395, Italcementi, p. 1 089, S.A.N.A.C., p. 1 146, Ceramica vaccari, p. 1 147, Materiali Refrattari p. 1 150, S.I.R.A., p. 1 153, Refrattari Verzocchio, p. 1 158, Tassara, p. 1 111, Fornaci Saudino, p. 1 116, Plinthos, p. 1 118, C.I.R.E.M., p. 1 125.

31 millions de titres et participations. Le résultat est supérieur à celui de la Tassara : 156 millions de gain annuel pour un capital de 118; une rentabilité vraie de 132 % contre 112.

On peut, d'autre part, suivre la marche de 10 entreprises ligures ou ayant des établissements en Ligurie, fabricant des matériaux de construction : ciments, carrelages et revêtements de tous types. Ce sont par ordre de puissance décroissante :

— *l'Italcementi.* En 1946 elle porte son capital de 180 à 300 millions de Lires pour absorber la « Italia Cementi Artificiali ». En avril 1948 il atteint 1 500 millions par incorporation de réserves (l'action passant gratuitement de 100 à 500 Lires) puis à 2 000, à 4 000, à 8 000, et enfin à 16 000 et 24 000, partie par appel d'argent frais, partie au moyen d'incorporations qui totalisent près de 12 milliards entre 1948 et 1960. Dans les 4 ans 1957-60 : les réserves passent de 8 milliards 1/2 à 6, 9 après avoir dépassé 10,6 en 1959, le fonds d'amortissement se gonfle de près de 16 milliards (33,6 en 1957, 46,2 en 1960), les participations et titres gagnent 6 milliards 1/2, les installations s'accroissent de 11,5 (53,8 milliards en 1957, 65,3 en 1960), les profits d'exercice fluctuent de 3 milliards 2 à 1,6 (1958) et 4,9 et représentent un total de 16 911 millions. Au total un gain de 50 milliards ce qui pour un capital de 12 (puisqu'il reste tel jusqu'en fin avril 1960) donne une rentabilité annuelle de plus de 12 soit 100 %.

— *la SANAC.* Elle porte en décembre 1951 son capital de 8 à 500 millions puis à 1 500 en avril 1958 avec distribution de 13 millions en avril 1957. Les réserves croissent dans les 4 ans de près de 3 millions l'amortissement de 370, les participations de 2,5, les installations de 690 (18 %), les profits d'exercice ajoutés représentent 75 millions. Au total 1 140 millions de gains nets et une rentabilité de 19 %, valeur assez modeste qui va de pair avec un déclin des profits apparents (61,7 millions en 1957, 13,5 en 1960 avec une perte de près de 10 en 1959) et de l'emploi (680 personnes en 1959, 671 l'année suivante) mais, contraste avec une forte reprise de la facturation (2 121 millions en 1959, 3 286 l'année suivante).

— *la Ceramica Ligure Vaccari.* Elle élève son capital de 18 millions à 1 milliard avec distribution de plus de 600 millions. L'amortissement s'accroît de 200, les réserves de près de 450, les participations de 6, les installations de plus de 1 350 (42 %). Les profits cumulés représentent près de 170. Au total près de 2 175 millions de gains en 4 ans. La rentabilité est de 68 %. Emploi en légère diminution de 1959 à 1960 mais forte croissance de la facturation : 1 485 à 1 465 travailleurs et 2 836 millions à 3 238.

— *les Materiali Refrattari.* Le capital passe de 15 350 000 Lires en 1946 à 1 milliard en avril 1961 avec près de 747 millions de distributions gratuites. Titres et participations n'accusent que des croissances négligeables. Mais les réserves sont en plus value de plus de 100 millions, l'amortissement de près de 500, les installations de plus de 400 et les profits des 4 exercices 1957-60 en totalisent quelque 215. Gain réel des 4 ans : 1 200 millions; rentabilité 60 %. Léger déclin de l'emploi, croissance modérée du volume d'affaires.

— *la Società Italiana Refrattari e Affini di Santo Stefano Magra* (*SIRA*). Entre 1947 et 1957 le capital passe de 23 à 300 millions dont 127 gratuitement distribués. Les réserves croissent dans les 4 ans de 16 millions l'amortissement de 166, les installations de 264, les participations de 12. Les profits apparents totalisent 128 millions. Gain global réel des 4 ans : 636 millions. Rentabilité : 50 %.

— *les Refrattari Verzocchi.* Depuis 1928 le capital est à 5 millions de Lires. En septembre 1951 il est porté à 50 millions, en avril 1954 à 100 par distribution puis à 200 par versement. Les réserves s'accroissent de 4 millions entre 1957 et 1960, les fonds prévisionnels de 60, les installations de 37 et les 4 exercices se soldent par près de 65 millions de pertes. Reste 36 millions de gains réels pour les 4 ans; rentabilité de 4,5 %.

— *la Tassara.* Elle apparaît avec 100 millions de capital en 1954 et le porte au double en mars 1960 en doublant gratuitement le nominal de l'action. Dans les 4 ans les réserves s'amenuisent de 11 millions (de plus de 33 à 22 après s'être gonflées à près de 104 en 1959). Les titres et participations déclinent aussi : de 5 millions. Aucun gain sur les installations : elles sont louées. Profits d'exercice en légère croissance (de 51 à 68 millions, mais il faut tenir compte d'une petite perte de valeur de la monnaie) totalisant quelque 213 millions. Finalement : un peu moins de 300 millions de gains réels pour 100 millions de capital, en 4 ans, soit une rentabilité de 75 %.

— *les Fornaci Saudino R.D.B.* Son capital, de 1 900 000 Lires jusqu'en 1951 passe à près de 160 millions avec 3 distributions gratuites représentant près de 65 millions. Dans les 4 ans gain de 4 millions en réserves, de 283 en installations, de 60 en amortissement, de près de 102 en profits d'exercices qui croissent d'autre part de 8 millions (33 %). Pas de titres et participations. L'entreprise rapporte ainsi globalement 514 millions; pour un capital moyen de 130 en chiffres ronds : rentabilité réelle de 80 %.

— *la Plinthos.* Augmenté à 4 600 000 Lires en 1947 son capital atteint finalement près de 105 millions à partir de mai 1957 avec 55 de distributions gratuites. Pertes de 3 à 9 millions aux postes Réserves et Fonds d'égalisation, de 4 encore sur le portefeuille des titres. Gains de 122 en amortissement, de 96 en installations (15 %), de 1,2 seulement en profits d'exercice par suite de pertes en 1958 et 59. Globalement 260 millions de gains réels pour un capital d'un peu plus de 100 : rentabilité de 60 %.

— *la Compagnia Italiana Refrattari E. e M.* (*CIREM*). Elle apparaît en 1952 avec un capital de 1 120 000 Lires, qui se gonfle à 56 millions en octobre 1953 mais se réduit à 36,4 deux ans plus tard pour se retrouver à 90,5 en mai 1956. Plus de changement depuis lors et aucune incorporation. Gains importants partout ailleurs : 1,6 millions sur les réserves, 27 sur les amortissements, 55 sur les installations, 12,2 en exercice. Soit près de 96 pour les 4 ans et une rentabilité réelle de 27 %. Pas de croissance du volume d'affaires entre 1959 et 1960.

Cette douzaine de comptabilités confirment les enseignements des volumes de production : les productions réfractaires sont en perte de vitesse, surtout dans le Levant mais la fréquence des sociétés dont le capital double au moins chaque année est la même que celle des affaires de faible rentabilité, 16 % des entreprises étudiées font encore rendre au moins 75 % à leur capital et 33 % en retirent 50 % de profit ou plus.

Dans le compartiment français la santé des entreprises se consacrant aux matériaux de construction est plus florissante encore. La cimenterie de Contes participe activement aux brillants résultats de la Société Lafarge, la Société Méditerranéenne des Chaux et Ciments Portland qui exploite l'usine de Peille est de belle rentabilité à côté des très grosses affaires comme la Société Spada. La moindre carrière laisse de confortables profits : l'exploitant fait la loi; il est impossible d'en obtenir une livraison à date fixe et il fait plus que doubler ses gains en s'imposant comme transporteur. Les ateliers d'agglomérés laissent des rentes plus que confortables. Les établissements telluriques du Var laissent de solides profits. Une synthèse de cette prospérité est offerte par le « Groupe Costamagna » qui contrôle largement la distribution dans les Alpes-Maritimes et dispose non seulement des platrières de Sospel mais encore des tuileries et briqueteries du Puget-sur-Argens, de Fréjus, de Saint-Martin-du-Var et dont les profits ne la cèdent en rien à ceux des plus remarquables gestions italiennes

CONCLUSION : LES FONDEMENTS LOCAUX DE LA BATISSE

L'impressionnant épanouissement de la bâtisse sous toutes ses formes est favorisé, ici comme ailleurs. par une politique du logement et des grands travaux d'infrastructure et d'aménagement du territoire qui puise à des sources nationales. En France la législation des primes à la construction, des prêts du crédit foncier et du Sous Comptoir des Entrepreneurs, la détaxe d'impôt des constructions neuves, les mesures en faveur des habitations à loyer modéré, la libération des loyers dans les immeubles récents et la majoration de ceux des immeubles anciens entretenus et améliorés, les encouragements aux Sociétés Mixtes — d'autoroutes notamment —, les dépenses engagées au titre du Fonds Routier et celles de l'Etat, ont été des facteurs essentiels. En Ligurie les contributions et avances de l'I.N.A.-Casa, l'Institut National pour le logement, et les investissements de l'A.N.A.S. ont été beaucoup plus modestes. Le rapport du Président de l'Association des Constructeurs faisait ressortir en octobre 1962 à Gênes que l'I.N.A.-Casa n'avait contribué que pour 14 % aux investissements réalisés et que son aide n'avait cessé de se réduire par épuisement du fond constitué. Les Lois Tupini et Aldisio ayant pour but de favoriser certains types d'habitations courantes d'une part, la loi Romita dont l'objet était d'éliminer les logements insalubres, d'autre part, ont cependant joué un rôle de stimulants aussi bien que les aménagements portuaires et les travaux routiers. Il faut également faire entrer en ligne de compte une croissance du peuplement tant en Provence orientale qu'en Ligurie qui reste extérieure aux initiatives locales.

Mais la supériorité de la construction ligure par rapport aux autres provinces italiennes et l'importance relative des taux de croissance dans le compartiment français témoignent d'une réussite exceptionnelle et impliquent une vocation indigène.

La bâtisse se développe d'abord à une allure accélérée sur les rivages orientaux de la Provence et de la Ligurie parce qu'elle constitue une opération à la fois remarquablement lucrative et sûre. L'analyse comptable que nous avons amorcée fait déjà ressortir que des sociétés n'engageant qu'un capital modeste peuvent réaliser dans l'entreprise des bénéfices considérables : dans toutes les autres branches de l'industrie il faut, pour atteindre à des profits comparables, des affaires d'une puissance considérablement supérieures. La comparaison des coûts réels de construction et des prix faits à l'acheteur est plus démonstrative encore. Premier exemple : en 1955 une coopérative soumet un devis pour la construction de 3 gros blocs d'appartements H.L.M. sur la colline niçoise de Cimiez à ses adhérents. Calcul fait, chacun acquerra sur la base de 43 000 Frs courants de l'époque au m^2. Un administrateur objecte qu'il vient de construire lui même une villa qui lui revient à 22 000; sans doute y-a-t-il prêt du crédit foncier et donc des intérêts à prévoir mais une villa coûte toujours plus cher que des appartements groupés; celle dont il s'agit était équipée en premier choix pour les appareils sanitaires, les revêtements de faïence, les menuiseries, le carrelage et non en matériaux H.L.M.; le montant du devis est excessif et de très loin : il faut en obtenir un moins exhorbitant. On l'attend plus d'un mois. Le prix du mètre carré a été abaissé à 38 000 frs. Le protestataire démissionne mais tous les autres coopérateurs

acceptent de payer le double de ce qu'elle revient une réalisation qu'ils entreprennent cependant à frais commun et en jouant, en somme, le rôle financier de constructeurs.

Second exemple : une société civile fait construire en 1957 un petit immeuble à 4 appartements, à Juan-les-Pins, deux au rez-de-chaussée disposant chacun de 100 à 150 m² de jardin, deux à l'étage disposant de belles terrasses. La vente s'effectue sur une base très avantageuse pour le client c'est-à-dire d'un bon cinquième au-dessous des prix couramment pratiqués. Elle fait cependant rentrer 22 millions pour un prix de revient de 13, qu'un constructeur professionnel aurait encore pu réduire. Le mètre carré construit revient à 43 000 Frs, il ressort à la vente normale à quelque 90 000; la progressivité du financement compense les frais et taxes; si l'opération se réalise dans l'année le capital engagé fait plus que doubler.

Troisième cas : celui des nouvelles orientations de la construction gênoise qui tend à délaisser la ville pour se développer à la périphérie, sur les rivages du Ponant jusqu'à Arenzano, sur ceux du Levant et jusque dans le Novese, le pays de Novi Ligure. Le fait, sur lequel insista l'Association des Constructeurs au Printemps 1963, résulte pour partie d'un transfert des installations industrielles (la Delta par exemple) mais il est aussi présenté comme un moyen de réduire les prix de vente en utilisant des terrains à meilleur marché. Or, pour le démontrer on affirme l'impossibilité de vendre un appartement de 7 pièces à Gênes à moins de 12-14 millions de Lires tandis qu'on peut livrer un deux pièces à 3,2-3,5 dans le Novese. Ce sont en effet les prix pratiqués mais l'écart du prix à la pièce est peu sensible : de 1 700 000 Lires à 2 000 000 à Gênes il est de 1 600 000 à 1 750 000 dans le pays de Novi. Sans doute faut-il tenir compte que les installations et équipement grèvent proportionnellement moins un grand appartement qu'un petit puisque les frais d'une salle de bains et d'une cuisine se répartissent dans ce cas sur un moindre nombre de pièces. Il ne faut cependant pas se laisser trop impressionner par l'argument : une très belle baignoire en couleur, robinetterie comprise, vaut 60 000 Lires, un très beau lavabo 35 000 dans les mêmes conditions, un évier d'1 m 80 = 21 000. Bref, pour une salle de bains 1er choix et pour une cuisine de qualité homologue 150 et 50 000 Lires sont des maxima. Manifestement la plus grande partie du gain réalisé sur des terrains de moitié plus avantageux au moins s'incorpore au profit de la construction et la faveur dont bénéficient les zones écartées est un témoignage de plus de l'habitude de gros profits.

Encore faudrait-il ajouter que la plupart du temps le constructeur travaille avec très peu de capital. Des sociétés de construction comme on en rencontre couramment sur la Côte se contentent de prendre une option sur le terrain, font verser des avances solides à leurs adhérents, achètent seulement ensuite le terrain et n'entament la construction qu'après un second versement, pratiquement après que plus de la moitié du prix au moins a été versée par le sociétaire-acquéreur. Les versements du crédit foncier, du Sous Comptoir des Entrepreneurs, d'organismes privés, ou de banques viennent ensuite prendre le relai ou sont escomptés, les frais et intérêts étant supportés par l'ensemble des sociétaires. Autrement dit le profit correspond à un capital dont seule une fraction infime est engagée.

D'une rentabilité inégalable, la bâtisse n'offre en outre aucun risque. Non seulement il reste toujours la pierre et la terre mais encore elles ne font que prendre plus de valeur et très vite. Un chalet construit dans la Vallée du Boréon en 1958 pour moins de 3 millions sert pendant 4 ans aux week-ends d'une famille niçoise, à ses vacances de neige, à sa villégiature d'été et se revend au bout de ce laps de temps 8 millions 5. Ce n'est qu'un exemple, la sécurité est évidente et c'est une qualité à laquelle l'homme de nos rivages est sensible : partout on lui reconnaît un tenace attachement à la propriété bâtie et un penchant marqué pour l'investissement immobilier.

L'essor de la bâtisse procède en second lieu de l'abondance d'une main-d'œuvre accoutumée de longue date à ses manipulations et à laquelle on ne demande que peu de compétence et de matériel. Quelques grandes entreprises sont remarquablement outillées et procèdent selon un ordre rigoureux qui consiste à monter les murs jusqu'au plus haut puis à redescendre en achevant progressivement toute la maçonnerie, enduits compris, enfin à planifier le travail des corps de métier auxiliaires en utilisant les temps morts et en ménageant la succession logique et sans à coup des diverses spécialités. De telles entreprises sont rares : le petit maçon ne disposant que d'une camionnette de 800 kg et d'une chèvre est un type répandu, on l'a vu. Les façons grossières ne sont pas rares et il reste courant de recasser pour placer la plomberie sans utiliser le vide des double murs. Les notions de gestion et de comptabilité la plus élémentaire font plus souvent défaut encore que la rationnalisation du travail. Parmi les artisans de la Côte d'Azur court l'adage qu'il suffit d'être un mauvais ouvrier et rejeté de tous les chantiers pour devenir un riche patron.

Enfin, la bâtisse présente le trait particulier d'être à peu près exclusivement une industrie de marché local, immédiat. Plus que ceux d'aucune autre branche industrielle ses produits se consomment sur place et l'une des raisons fondamentales de la prospérité des entreprises de nos rivages est de n'avoir à redouter qu'une concurrence négligeable. Elle apparaît cependant quelquefois : pour son 4e grand ensemble au profit d'une nouvelle société le promoteur de la coopérative de Cimiez citée plus haut a fait un appel d'offres et ce sont les « Grands Travaux de Marseille » qui sont sortis vainqueurs de l'adjudication; il ne manque pas non

plus d'entreprises nées d'une initiative allogène et qui prospèrent plus encore que les indigènes : déjà le plus gros entrepreneur de Saint-Tropez est un provençal d'Avignon, surtout les plus considérables de Nice sont des immigrés de fraîche date et l'un des plus prospères de La Spezia est l'attaché français.

On touche ici à une limite qui se dessine avec les Travaux Publics et s'affermit avec les matériaux de construction. Tant qu'il s'agit de travaux de moyenne importance, de voierie urbaine par exemple, ce sont les entreprises locales qui l'emportent. Dès que l'ouvrage prend une réelle ampleur et dépasse la compétence municipale apparaissent au contraire les entreprises extérieures c'est le cas pour l'autoroute de l'Estérel, c'est aussi une société turinoise qui s'est montée pour la construction et l'exploitation de l'autoroute Savone-Ceva.

Comparée à la croissance de la bâtisse celle des matériaux est moindre : en Ligurie, sur la même base, l'indice n'est que de 123 contre 199 pour les installations, de 119 contre 189 pour l'emploi en 1961. D'autre part, les comptes sur lesquels on a insisté précisément en raison des disparités qu'ils présentent laissent apparaître une fréquence élevée d'initiatives allogènes et une infériorité de rentabilité des entreprises strictement ligures dès qu'il s'agit d'autre chose que d'extraction ou de distribution, liée à un attachement aux fabrications de réfractaires. Sur les 9 sociétés réellement fabricantes, Italcementi, Fornaci Saudino, S.A.N.A.C., Materiali Refrattari, Plinthos, C.I.R.E.M., Ceramica Vaccari, S.I.R.A., Refrattari Verzocchi, les 4 premières ont des établissements extérieurs à la région et souvent même leur siège est allogène. Les Fornaci Saudino sont sarzanais mais disposent d'un établissement à Avenza. A côté de ses installations ligures, la S.A.N.A.C. en a un à Cagliari où son siège social est établi, les Materiali Refrattari sont Milanais et disposent d'usines à Corsico, à Livourne et à Valperga Canavese à côté de celle de Vado, l'Italcementi est Bergamasque et ne fait qu'ajouter son établissement gênois et son installation décrépite d'Oneille à 15 autres fabriques étalées de Borgo S. Dalmazzo à Trente et à Trieste. Dans ce groupe partiellement allogène seule la S.A.N.A.C. a une faible rentabilité et c'est celle qui compte la plus forte proportion d'établissements ligures : 3 sur 4. Dans le groupe strictement ligure 3 affaires sur 5 sont vouées aux fabrications réfractaires et n'ont que des rentabilités comprises entre 4,5 et 50 %. Le développement des ciments, produits conquérants par essence, apporte une nouvelle précision. En face de la brillante Italcementi il n'apparaît d'autre société que la gênoise Cementifera Ligure qui ne publie ni bilan ni compte profits et pertes et dont on sait seulement qu'elle a distribué 30 millions de Lires entre 1953 et 1959 pour un capital finalement établi à 60 et le compartiment français reçoit des tonnages croissants de l'extérieur. Les matériaux de construction fabriqués offrant de tout autres possibilités de circulation tout se passe comme si l'expansion trouvait une limite dès qu'apparaît une concurrence. D'ailleurs les fabrications indigènes ne sont pas sans reproche. Certains hourdis et briques produits sur la Côte d'Azur sont redoutés pour le salpêtre qu'ils laissent ressortir à travers les plâtres. Les carreaux de faïence du Ponant sont résistants et d'un goût excellent mais, de fabrication quasi artisanale, livrés dans des délais fantaisistes et les qualités ne sont pas suivies de sorte que les réassortiments deviennent aléatoires.

Tel quel le développement de la bâtisse et des activités qui s'y rattachent constitue une contr'épreuve de tout ce qu'enseignaient les comportements des autres branches de l'activité industrielle. *Leur expansion* répond à un goût affirmé pour le profit spéculatif et à un tenace attachement à la propriété immobilière *Elle est à proportion de la mesure dans laquelle leurs productions restent traditionnelles, tolèrent des formes et des structures également traditionnelles et sont, par nature, préservées de la concurrence extérieure.* C'est parce que dans l'ensemble cette mesure est forte qu'elles connaissent une exceptionnelle prospérité et un incomparable essor; on serait tenté de penser parce qu'en somme elles sont ce qui convient le mieux à des milieux empreints de retard et lents à se mouvoir, peut être aussi soucieux et capables de préserver leurs intérêts avec de faibles moyens dans une conjoncture de concentration.

CONCLUSION

MOYENS ET VOCATION

Plus encore qu'une croissance limitée de l'emploi, un développement plus marqué de la consommation d'énergie que l'intérêt localement porté à sa production sont des signes avant coureurs que les rivages de la Provence Orientale et de la Ligurie ne sont d'eux même animés que d'un élan modéré vers l'expansion industrielle. Branche par branche l'appareil industriel, fortement éprouvé depuis la fin d'une période de reconstruction et de pénurie, affirme des contrastes de comportement fondés sur une dualité structurale. En face d'éléments allogènes relevant de la grande industrie avec ses efforts volontaires, sa course à la modernisation, ses jeux subtils, l'appareil producteur indigène ne manifeste qu'une aptitude limitée à se renouveler. Il reste attaché aux fabrications traditionnelles et classiques comme les cotonnades, les sucres, la savonnerie, l'huilerie, ne se porte guère vers les productions nouvelles qu'il laisse volontiers à l'initiative extérieure, celles de la chimie en premier lieu, imagine ou accueille rarement des activités de remplacement et semble attendre des renaissances dont la conjoncture et la pente technologique n'encouragent pas toujours l'espérance. Il témoigne d'une grande fidélité aux structures traditionnelles de l'artisanat et de l'entreprise restreinte, à leurs méthodes de travail et de gestion qui achèvent de l'incliner sur des positions marginales.

Les milieux locaux dirigeants ne sont pas exempts de responsabilités. Leurs conceptions relèvent souvent encore de l'enseignement des économistes classiques d'âge libéral. Nulle part en Provence ou en Ligurie on n'est revenu à la fortune terrienne mais la sécurité du placement immobilier joue un rôle incontestable dans l'expansion de la bâtisse et l'attitude est réservée vis-à-vis des placements à long terme dès qu'on dépasse la simple modernisation des outillages. S'établir en grand pour produire en masse n'est pas seulement difficile en fonction du potentiel naturel; consacrer du temps et de l'argent à rationnaliser ne tente qu'un petit nombre et le parti que l'on peut adroitement tirer du principe des participations d'Etat est rarement utilisé : assorti d'un patriotisme de clocher formel, l'individualisme concurrentiel reste profondément ancré.

En Ligurie on s'enorgueillit en tout temps de la puissance des usines installées, des navires construits ou des moteurs réalisés par les grands établissements nationalisés, par exemple, et toute création nouvelle qui menace de les concurrencer est ressentie comme un danger national mais dès qu'on se retrouve entre soi, les sarcasmes pleuvent s'ils sont en difficulté et la part qu'on leur fait paraît trop belle si leur meilleure taille les rend plus à même de résister à une recession ou lorsqu'une réorganisation les assainit. Pendant la longue phase où les établissements privés se comportent mieux, les installations et les entreprises nationalisées sont dénoncées comme des gouffres où se perd le plus clair des revenus de la partie méritante et vraiment laborieuse de la nation, leur gestion est incohérente et anti-économique et ne peut être que telle, le service social qu'ils rendent est moindre qu'on ne l'imagine. Lorsqu'à partir de 1960, ils améliorent leurs résultats, se regroupent et se rationnalisent pour faire face à la conjoncture de concentration et de dure concurrence européenne et mondiale « ce n'est plus un mystère pour personne qu'ils se trouvent favorisés pour le financement à court,

moyen et long terme, il faut se souvenir que même dans la Province de Gênes, ils ne sont ni les seuls ni ceux qui mobilisent le plus de personnel » [1].

Les positions adoptées quant au développement du marché, la recherche, l'enseignement professionnel achèvent de convaincre du retard de conceptions répandu parmi sphères dirigeantes. A la fin de 1962 et au début de 1963, l'Association des constructeurs de Gênes s'inquiète — une fois de plus — de constater un déclin des demandes de permis dans la ville et son assemblée générale déplore que le Gouvernement n'ait pas fait plus pour développer les logements économiques; « il se forme, retient-on, une disponibilité d'appartements non loués : il faut créer une nouvelle clientèle des bourses modestes » [2]. Mais on affirme en même temps que le facteur essentiel de ralentissement est une hausse abusive des salaires qui, affectant le bâtiment rendent les coûts de production excessifs, réduisent les taux nets de rémunération du capital au point de le décourager. Bien plus, lorsqu'il est attribué aux communes des pouvoirs spéciaux pour acheter des terrains destinés aux constructions populaires (projet Sullo, loi 167 du 18 avril 1962) et que la Municipalité de Gênes acquiert, à cet effet, 1116 Ha sur les collines qui encerclent la ville, c'est un tollé et une débauche de mises en garde significatives : atteintes insupportables au droit à la propriété et à la liberté individuelle qui visent à « réduire le propriétaire à l'état de simple concessionnaire du terrain portant sa maison », mesures imprudentes qui vont lourdement grever les budgets communaux et accabler les contribuables, gonfler les offres d'appartements, freiner la construction et réduire au chômage le travailleur qu'on prétendait aider. Outre les confirmations qu'il apporte, l'évènement témoigne d'une certaine méconnaissance des mécanismes de relance et des effets du développement du marché intérieur sur les prix et leur déplacement tout au long de la courbe. Manifestement la création d'une clientèle ouvrière n'est guère envisagée. Sans doute s'agit-il d'un exemple et porte-t-il sur le bâtiment et le cadre réduit d'une seule ville. Mais il n'en va guère différemment dans les autres branches et Gênes est la capitale ligure : la notion de plein emploi et les conditions de l'expansion sont aussi peu répandues que les grandes entreprises. Les droits d'auteur de Keynes et des économies contemporains ne doivent pas être bien lourds sur nos rivages.

De son côté, la recherche prend figure de découverte toute récente. Encore n'en est-il question que dans des formes mutilées et très intéressées. Il faut attendre l'automne 1963 pour qu'apparaisse un paragraphe consacré à la recherche dans un article de la revue de la Chambre de Commerce de Gênes [1]. Elle est présentée comme imposée par le rythme accéléré du progrès technique, l'amplification des marchés exigeant une productivité croissante, le renforcement de la concurrence internationale procédant des fusions et intégrations en cours. Mais il est bien spécifié qu'elle doit avant tout avoir des applications immédiates et s'exercer dans le cadre de l'entreprise qui, dès lors, a un droit au soutien de l'Etat car « en fait, derrière la recherche scientifique, il y a les laboratoires mais, les usines se placent en avant ». Encore Gênes est-elle à l'avant garde de la Ligurie et dans le compartiment français la recherche n'est guère aussi le fait que de quelques organismes dépassant les cadres locaux et nullement fondamentale.

Au cours du mois d'avril 1963, un centre de formation professionnelle s'ouvre à Sestri-Genovese alors que la Ligurie n'avait eu jusque là que la Scuola Aziendale Apprendidisti Calcinara qui comptat vraiment depuis la disparition de l'Ecole des Apprentis Ansaldo en 1935. Mais l'initiative vient de l'I.R.I. et il ne sortira guère de l'établissement que 250 jeunes ouvriers par an pour une vaste gamme de spécialités et une centaine d'adultes venus de perfectionner : il faudra attendre le milieu de 1964 pour que débutent des cours supérieurs et que s'ouvre une section de mécaniciens de la marine. Du côté français, l'Ecole des Apprentis de la Marine de l'Arsenal, le Collège de Lorgues dont les buts sont de même ordre, les établissements techniques de Toulon ne manquent pas de clients mais il en va tout autrement sur la Côte-d'Azur : à Nice, les Professeurs du Lycée du Lycée du Parc Impérial n'ont jamais cessé d'être considérés inférieurs parce que l'établissement fut d'abord un collège technique et industriel.

Il serait temps de s'y mettre pourtant car la bâtisse n'a pas le monopole des qualifications insuffisantes. Au printemps 1963, le rapport qui accompagne le compte rendu d'exercice de l'Ansaldo signale avec une insistance particulière les difficultés que rencontre l'entreprise pour recruter du personnel valable. Grâce à sa réorganisation aussi bien navale que mécanique, l'Ansaldo ne perd plus que 610 millions de lires en 1962 contre plus d'un milliard au cours de l'exercice précédent mais elle doit perpétuellement s'accomoder d'un excédent de personnel inadapté ou insuffisamment qualifié. On ajoute ouvertement dans le même document que ces difficultés s'accroissent du fait d'un marché du travail général, caractérisé par la rareté de la main-d'œuvre spécialisée et c'est une antienne que nous n'avons cessé d'entendre depuis le début de nos enquêtes. A côté de celles du patronat, il y a donc d'autres responsabilités.

(1) (75) Sept. 1963; G. Pittolese : Prospettive per una politica produttivistica per l'industria, p. 658 et juin 1963, Rassegna, p. IV.

(2) (75) Février 1963, mars 1963, avril 1963 : Rassegna, Edilizia.

Au demeurant, les insuffisances ne sont pas seulement professionnelles et s'étendent à toutes les catégories de travailleurs de l'industrie. La Cornigliano a donné à son personnel la facilité d'acquérir aux prix d'émission un nombre respectable d'actions : un mois plus tard elles avaient toutes été revendues par les intermédiaires ordinaires de la bourse de Gênes à leurs clients habituels. Si le chef d'entreprise ne se soucie que modérément de la courbe des prix, la foule des petits patrons et a fortiori des artisans ne connaît d'autre règle que de s'assurer le maximum de commandes sans s'attarder à la question des délais et de la conformité des livraisons; pas plus qu'à celle du temps perdu par l'équipe attendant son tour devant une machine ou de l'amortissement. Pour les uns comme pour les autres, enfin, le but suprême est bien souvent de parvenir à cet état où l'on se promène en automobile et en veston à travers ateliers et chantiers sans plus mettre la main à la pâte, où l'on dispose d'un « contremaître » et où l'on peut s'octroyer des congés à son gré.

Il est certain que ces remarques valent en dehors de nos rivages et s'appliquent en bien des domaines extra-méditerranéens; elles semblent quand même prendre ici une portée plus générale et les dynasties patronales sont rares aussi bien que celles d'ouvriers spécialisés. Les plaidoyers en faveur de l'entreprise privée ne sont pas un monopole de la pensée méditerranéenne, la campagne pour lui rendre les affaires nationalisées relève peut être d'un vaste dessein, l'accueil qui leur est fait sur nos rivages témoigne d'un terrain incontestablement favorable. Pour n'être que de degré les différences par rapport aux grands foyers du monde occidental sont sensibles et, dans la mesure où elles apparaissent, les sociétés industrielles des rivages provençaux et ligures sont insuffisamment structurées.

La question est de faire la part entre ce qui procède d'un défaut de moyens et ce qui résulte d'un manque de vocation. La pénétration allogène est bien forte et aussi trop mal compensée par les débordements d'initiatives provençales, niçoises et ligures pour qu'il n'y ait pas eu un déséquilibre de moyens financiers entre les sociétés allogènes — celles de la France septentrionale, et celle de la plaine du Pô notamment — et les sociétés des rivages. Il est nettement apparu que l'intégration dans des cadres nationaux plus amples que ceux du passé a aggravé les déficiences physiques du Ponant et des Alpes-Maritimes en les plaçant en bout de ligne, assujettis à des coûts de transport particulièrement pesants. La mise en contact plus étroit avec les riches sociétés septentrionales laisse entendre pour les rivages méditerranéens de moindres possibilités d'investissement et les réactions individualistes de l'Association des Industriels Gênois sont aussi un réflexe de défense de la moyenne et petite entreprise locale contre les ententes monopolenses ou oligopolistiques. Que la désaffection soit tournée contre les entreprises à participation d'Etat ne change rien puisqu'en fin de compte les établissements reviennent pratiquement à l'entente privée à direction allogène comme le montrent les exemples des Elettrodomestici, de la San Giorgio et de la Melara.

Quelle que soit l'importance de cette insuffisance de moyens financiers, elle ne suffit pas à rendre compte de tout. L'intérêt porté à la besogne proprement industrielle, production, techniques, gestions de fabrications n'équilibre manifestement pas celui qu'éveillent les gestions commerciales et financières : les réussites du monopole des parfums et des sucres en témoignent. Du coup se trouve posé une question à la fois de goûts et de possibilités d'activités plus attirantes.

Si, d'autre part, certaines productions industrielles se maintiennent ou renaissent dans des conditions paradoxales ou très particulières c'est qu'elles sont stimulées ou secourues par des pressions, par des interventions externes à leurs normes de fonctionnement. On est ainsi conduit à un problème de ferments et de concurrences.

Enfin, les dissemblances de comportement d'une même branche d'activité industrielle d'un secteur à l'autre montrent que les effets du contact avec les sociétés allogènes, les ferments et les concurrences se combinent différemment au long de nos 600 km de rivages et laissent même entrevoir des actions et des réactions indigènes de voisinage aussi bien que les jalousies de clocher et les inégalités du tissu des installations. La santé des chantiers navals est trop disparate, l'essor de la mécanique et de la mode sur la Côte d'Azur tranche trop avec leur atonie dans le Ponant pour qu'un cadre italien ne se distingue pas de l'ensemble français. La prospérité de la bâtisse n'a pas la même résonnance sur les Rivieras où la proportion de constructions menées à bien sans aide de l'Etat, est exceptionnelle et ailleurs [3]. Les développements mécaniques gênois et savonais sont trop inégaux et les axes de l'expansion chimique trop peu semblables pour ne pas témoigner d'une disparité des développements anciens relevant de fortunes politiques contraires.

En l'état d'insuffisance des facteurs physiques c'est aux ferments et aux concurrences que revient la mission de rendre compte de la morphologie et de la structure de l'appareil industriel des rivages provençaux et ligures, de sa puissance et de l'inégale distribution de cette puissance.

(3) (1) Années 1961 et 1962, 3, tableaux 340 B. Dans les Alpes-Maritimes, 4 927 logements sur 11 425 ont été terminés sans aide de l'Etat en 1960, 3 014 sur 10 778 en 1961, 4 834 sur 11 627 en 1962. Dans le Var, respectivement 1 079 et 5 346 en 1960, 1 169 et 5 160 en 1961, 1 050 et 5 332 en 1962. Les proportions oscillent entre 28 et 43 % dans les Alpes-Maritimes, autour de 20 % dans le Var. Elles n'ont dépassé 3 % dans les Bouches-du-Rhône qu'en 1961.

Il est alors clair que l'étude de la part prise par l'industrie à la vie de ces rivages — dont la définition est nécessaire pour achever le tableau de l'économie industrielle — est propre à les faire apparaître.

Il n'est pas moins sur que les moyens financiers comme les vocations sont dans chaque secteur le résultat de l'action combinée de toutes les formes d'activité. L'industrie, l'agriculture et le secteur tertiaire ont contribué à créer le capital, dans les cas de misère une avidité de lucre, à conditionner les optiques, à incruster des habitudes, bref à engendrer des traditions en fonction des succès obtenus au cours d'un passé parfois long. L'étude de la part qui revient à l'industrie demande donc à être conduite dans une perspective dynamique visant à rendre compte de l'élaboration des milieux. Elle ouvre du coup sur la genèse des cadres politiques et sur l'évolution démographique pour prendre finalement une allure de synthèse.

PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES

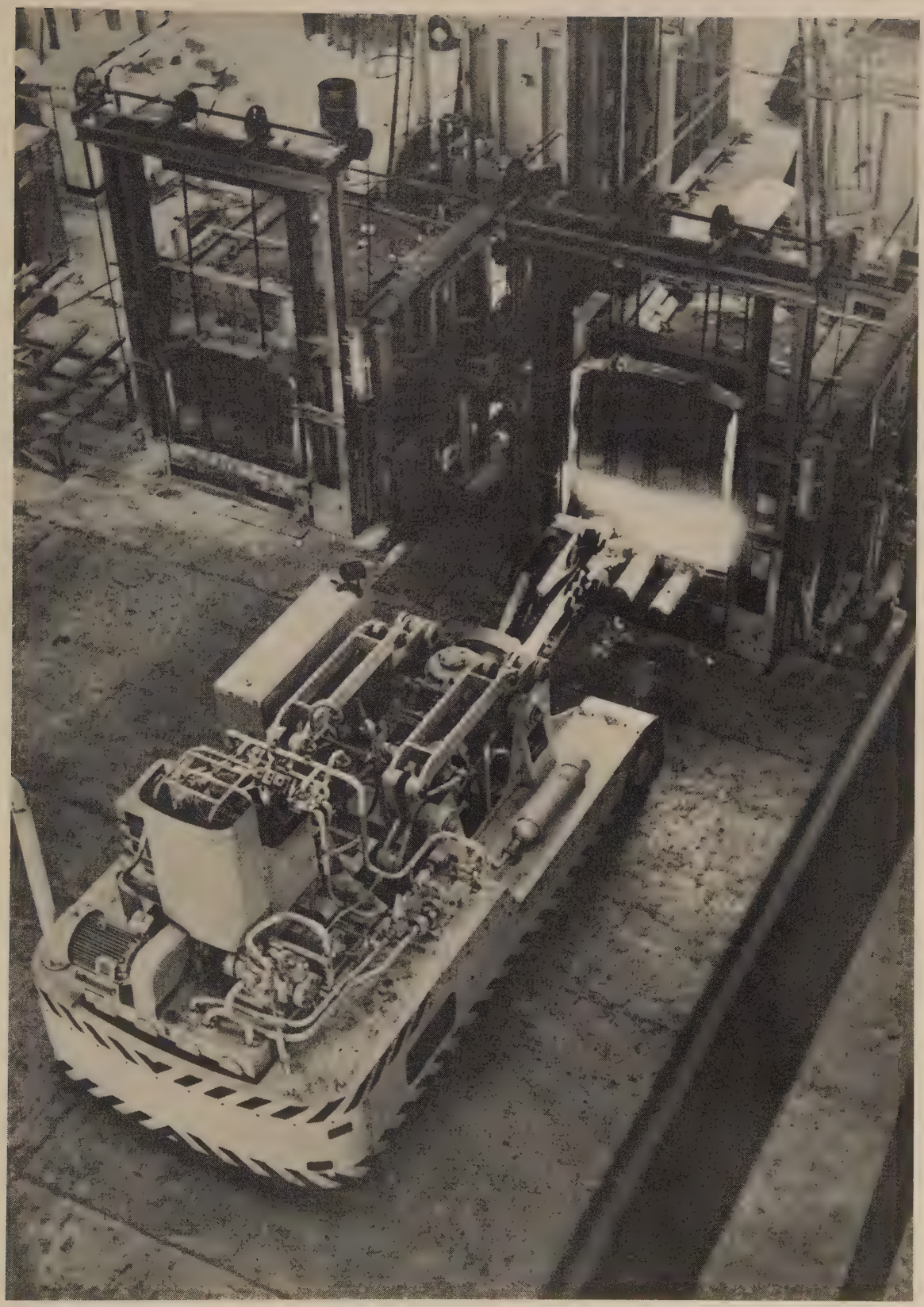
PLANCHE 1. — **L'O.A.R.N. au Môle Giano**

Bâtiments en équerre. Superposition en étages qui ne facilitent pas les manutentions. Double série de quais d'accostement. A gauche bassin de radoub. A droite, accostée, une grosse citerne. Type d'installation moyenne. Emplacement de quai où la place est mesurée. Immédiatement en arrière on devine les bâtiments des établissements gênois des Cantieri del Tirreno. Derrière le gros pétrolier le Porticiolo Duca degli, Abruzzi, plaisance et Club nautique. A gauche des navires confiés à l'O.A.R.N., le début du Porto Vecchio et la gare maritime. Aux arrières plans de la ville, escaladant les hauteurs pelées que dominent les forts, gratte-ciel et, immédiatement en arrière des établissements des Cantieri del Tirreno, le Palais San Giorgio touchant à la Piazza Carricamento.

Photographie communiquée par le Consorzio Auton. del Porto di Genova

PLANCHE 2. — **Manipulateur de 5 t/m utilisé pour la Forge des Aciéries Gênoises de la S.I.A.C.**

Détail d'outillage perfectionné d'une entreprise de la grande industrie ligure.

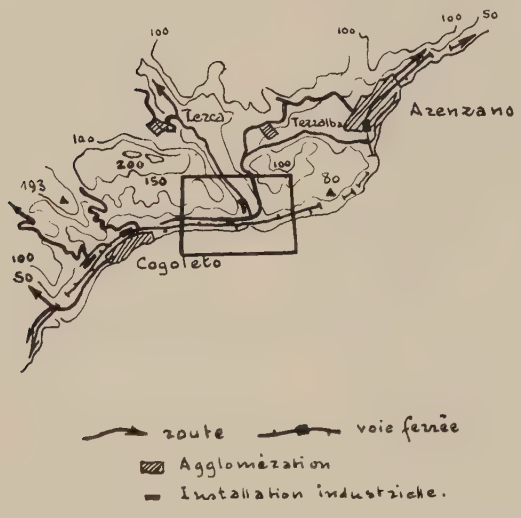


Photographie S.I.A.C.

PLANCHE 3. — **Un site de torrent méditerranéen à Cogoleto**
(Vallée du Negrone).

Etirement. La route au premier plan remonte vers le fossé de Lerca.
L'Aurelia remonte au N. pour éviter le bloc littoral et atteindre Arenzano par Terralba.
A l'arrière-plan, au-delà du viaduc, la mer.

Photo J. Hermitte



Echelle 1/100 000

PLANCHE 4. — **Installations pétrolières dans la vallée du Polcevera.**

Etagement et étirement sur le versant de rive droite. Dans le premier temps les installations se sont établies sur le versant. C'est par la suite qu'elles descendent pour coloniser la gravière rendue utilisable par de gros travaux relevant d'un plan hydraulique. L'affouillement gênois multiplie les passages vers la plaine padane mais ne laisse guère d'espaces plats.

Photo E.R.G.

PLANCHE 5. — **Le Montecatini Azoto à San Giuseppe di Cairo.**

Les dominantes sont l'ampleur et l'étalement dans un site de terrasse. Echeveau de voies ferrées, hypertrophie des parcs. Station terminale de la « Funivia » dont on suit netement le tracé à travers champs vers les hauteurs méridionales qu'elle enjambe. Installation typique de bassin interne du versant padan appuyée sur les quais méditerranéens.

Photo Montecatini

PLANCHE 6. — **L'établissement A.C.N.A. à Cengio.**

Ample développement sur une rive convexe de méandre. La place est loin d'être aussi mesurée que sur le littoral et les bâtiments sont à l'aise. Pas de problème non plus d'approvisionnement en eau. Le resserrement de la vallée vers l'aval est cependant nettement visible. Cette Bormida occidentale est restée à une plus forte altitude que l'autre et l'on comprend l'installation de la centrale Falk à S. Giuseppe. Isolement d'autre part de la bourgade de Cengio en raison de la nature des premières fabrications.

Photog. A.C.N.A.

PLANCHE 7. — **Les installations de Piancereseto.**

Les puissantes installations de la Ferrania retiennent d'abord l'attention : ampleur, superposition d'étages, modernisme agrémenté de jardins. On distingue nettement des établissements en cortège. Habitations en blocs de construction récente aussi. Utilisation d'un bassin secondaire des hautes Bormida dans le moutonnement des reliefs murs de l'arrière-pays savonais.

Photog. Ferrania

PLANCHE 8. — **La Funivia de S. Giuseppe de Cairo au départ de Savone.**

Partis de la gare charbonnière portuaire, câbles et bennes franchissent d'abord la route en tunnel puis s'élèvent pour franchir les reliefs littoraux. C'est ici l'autre bout du parcours de 18 km dont la photographie du Montecatini Azoto montre l'extrémité montagnarde.

Photog. J. Hermitte

Planche 9. — **L'arsenal de Toulon.**

Vastes plans d'eau de l'arsenal et ampleur des bâtiments et des installations de quai dont l'essentiel se développe à l'Est (droite). A l'Ouest, en bordure du Mourillon, l'atelier des torpilles et les installations annexes relevant aussi de la base navale. Entre les deux le modeste port marchand et son quai desservi par le chemin de fer des bauxites. Gros blocs de résidence modernes de la ville toute animée par la bâtisse. La rade, dont le site a longtemps été moins favorable qu'on ne pourrait l'imaginer : un ennemi hardi pouvait prendre pied à son issue.

Photo United Press gracieusement communiquée par A.C.P.

PLANCHE 10. — **Les chantiers navals de la Seyne.**

Les divers éléments sont clairement visibles. On notera le grand bâtiment de la direction et des bureaux d'études, les vastes parcs à matériaux, le type particulier des cales de lancement, le vaste quai d'armement, la disposition rationnelle des appareils de levage. Le navire occupant la rampe médiane est doté de la cheminée inventée par l'entreprise pour éviter le rabattement des fumées sur les ponts. Aux arrières-plans, de l'autre côté de la rade, le Mourillon et l'atelier des torpilles de l'arsenal puis les reliefs de Carqueiranne, d'Hyères et des Maures.

Photog. Forges et Chantiers

PLANCHE 11. — **Les installations de la Fabbrica Italiana Tubi à Sestri Levante.**

Puissante installation équipée de façon très moderne et rationnellement organisée. Plan en triangle en arrière de l'agglomération et faisant la liaison avec Casarza, entre route et voie ferrée (Gênes-Chiavari-Lavagna-Riva Trigoso-La Spezia). L'établissement déborde aujourd'hui en deçà de la route bordière. Situation sublittorale au débouché de la vallée du Petronio. Le district cuprifère de Libiola est dans la montagne au N. E. dont on voit s'abaisser une échine au 3e plan. Sur le front de mer Sestri Levante déjà « touristique ». La route littorale est celle du secteur si franeux de Cavi; le modelé de mouvements de masse est sensible.

Photog. F.I.T.

PLANCHE 12. — **Le travail des ardoises dans la Fontanabuona.**

En haut : entrée et hangar d'une mine. Attaque à flanc de versant. Sur la droite apparaît un beau banc. Les dimensions de l'excavation sont modeste, l'appareillage simple : voie decauville et brouette. Au-dessus du hangar coltura promiscua classique. Le versant N. de la vallée de la Lavagna est ainsi constellé de petites exploitations qui jalonnent les filons.

En bas : un coin d'un « laboratoire ». Il s'agit ici de l'entrepôt des dalles polies. On voit cependant apparaître, à gauche, une planeuse et dans le fond une table à polir. Atmosphère humide : le travail s'effectue sous arrivée d'eau constante. Hangar ouvert à tous les vents. Pas de quai d'embarquement pour camions : l'entrepôt est en bout d'installations, dans la partie la plus éloignée de la route sur laquelle ouvre l'atelier.

Photos J. Hermitte

PLANCHE 13. — **Une centrale électrique de la Fontanabuona**.

L'installation, ancienne, est fort réduite. Elle appartenait à un « ardoisier » et a été raccordée au réseau de la C.I.E.L.I. Les terrasses de la Fontanabuona n'ont engendré rien de comparable à celles des Bormida. Versant ubac entièrement taillé en escalier par les planches.

Photo J. Hermitte

PLANCHE 14. — **Les silos de la Ferromin à Piandifieno**.

Ancrage des installations au bêton sur hauts murs de soutènement à mi-pente de la profonde entaille du Val Graveglia. A l'extrême gauche : véhicules de transport, sur le parc en bordure de route. Inconfort des sites miniers du Chiavarais. Sur les versants boisement et coltura promiscua de montagne méditerranéenne.

Photog. Ferromin

PLANCHE 15. — **Les établissements Agnesi à Oneille.**

De gauche à droite : fabrique de pâtes alimentaires, minoteries, silos. Type d'établissement moderne et sérieusement organisé de dimensions moyennes. C'est la plus importante installation du Ponant ligure. Situation à l'issue de la vallée de l'Impero et au contact d'un port traditionnel. Au premier plan le fleuve. Le site apparaît mieux sur la vue d'ensemble d'Oneille.

Photog. Agnesi

PLANCHE 16. — **Le Centre d'Etudes et de Recherches de l'I.B.M. à la Gaude (Plan du Bois).**

Disposition d'ensoleillement. Sur la photo : au premier plan l'abri à bicyclettes (à peu près vide, hauts salaires) et, plus à gauche les parkings à voitures. A l'horizon le Baou de Saint-Jeannet.

Sur le plan : 1. centre de calcul; 2. salle de conférences et projections; 3. restaurant confinant au hall de réception et aux salons d'acueil; 4. terrasses; 5. rampe d'accès; 6. parkings. Entrée donnant sur la départementale 118 qui relie à l'aéroport en 15 à 20 minutes. Type d'installation d'industrie de la matière grise liée à l'agrément du séjour et aux facilités de relations à grande distance.

Photo I.B.M.

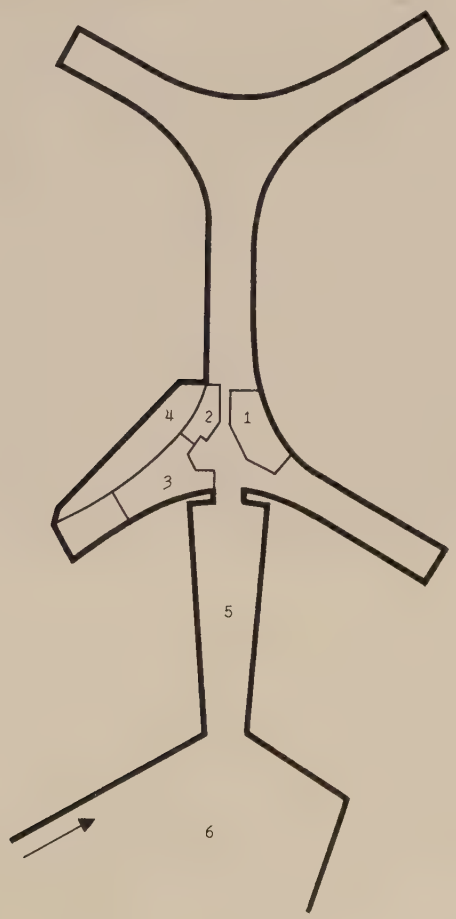


PLANCHE 17. — **Les usines de la chimie grassoise.**

La photographie est prise d'une première usine. Chacune des cheminées est le signe d'une autre installation. Dans chaque cas l'ampleur est modeste : bâtiments restreints en surface et parfois limités à un rez-de-chaussée. Localisation dans la ville même. La résidence a débordé et l'usine fait figure d'assiégé.

Photo J. Hermitte

PLANCHE 18. — **Le travail des parfums à Grasse.**

En haut : laboratoire des dosages.

En bas : alambics. On notera la différence d'ampleur des deux locaux ainsi que la taille des appareils de distillation.

Photos J. Hermitte

PLANCHE 19. — **La route de la Fontanabuona à la Scoffera.**

Montée vers le col qui permet le passage vers Plaisance. C'est aussi la route intérieure vers la Haute Scrivia et vers Gênes par le Bisagno. Rude pente, lacets serrés. Gros camions à remorque. Un exemple de la difficulté des communications sur les rivages ligures.

Photo J. Hermitte

PLANCHE 20. — **La route littorale entre Gênes et Savone.**

En bas l'Aurelia traditionnelle : étroite, zigzagante et truffée de passages à niveau sans commande électrique et téléphonique. En haut l'autostrade Gênes-Savone, œuvre d'art qui mérite l'admiration par la somme de travail qu'ont coûté ses tunnels innombrables et l'élégance de ses viaducs mais qui n'a avancé qu'avec une désespérante lenteur et qui est si souvent en réfection ou limitée à des tronçons. La structure en touches de piano est un grave handicap et les difficultés de la circulation littorale expliquent l'ancien cabotage et la multiplication des échelles.

Photo J. Hermitte

PLANCHE 21. — **Le port de Gênes.**

Reproduction d'une maquette dont les grisés figurent les projets d'extension, parfois rectifiés, pour la plupart aujourd'hui réalisés. A : bassin du Porto Vecchio; I. Mole Vieux; II. Ponte Parodi; III. Ponte dei Mille; IV. Ponte A. Daria; V. Ponte Colombo; VI. Ponte Assereto; VII. Ponte Caracciolo; VIII. Calata alla Sanità, Ponte Paleocapa, Calata minerali, Calata S. Canzio, Calata G. Bettolo; B : bassin delle Grazie; D : bassin de la Lanterne; IX. Ponte Rubattino; X. Ponte S. Giorgio; E : bassin de Sampierd'Arena, XI. Idroscalo; XII. Ponte Etiopia; XIII. Ponte Eritrea; XIV. Ponte Somalia; XV. Ponte Libia; XVI. Ponte Canepa; XVII. Mole Nino Ronco; F : port pétrolier de Multedo; G : aéroport Cristiforo Colombo; C : avant-port; XVIII. Mole Giano; H : Foire de la mer. En dehors du port proprement dit : 1. palais Saint-Georges; 2. la Lanterne; 3. gare Principe; 4. gare Brignole; 5. San Benigno; 6. extrémité S. de la camionale Gênes-Serravalle-Milan; 7. place Carrignano; 8. place De Ferrari; 9. Le Polcevera. Quelques emplacements industriels caractéristiques sautent aux yeux : a. l'établissement O. Sinigaglia; b. les Chantiers Ansaldo; c. le Meccanico Ansaldo; d. la S.I.A.C.; e. l'O.A.R.N.; f. les Cantieri del Tirreno.

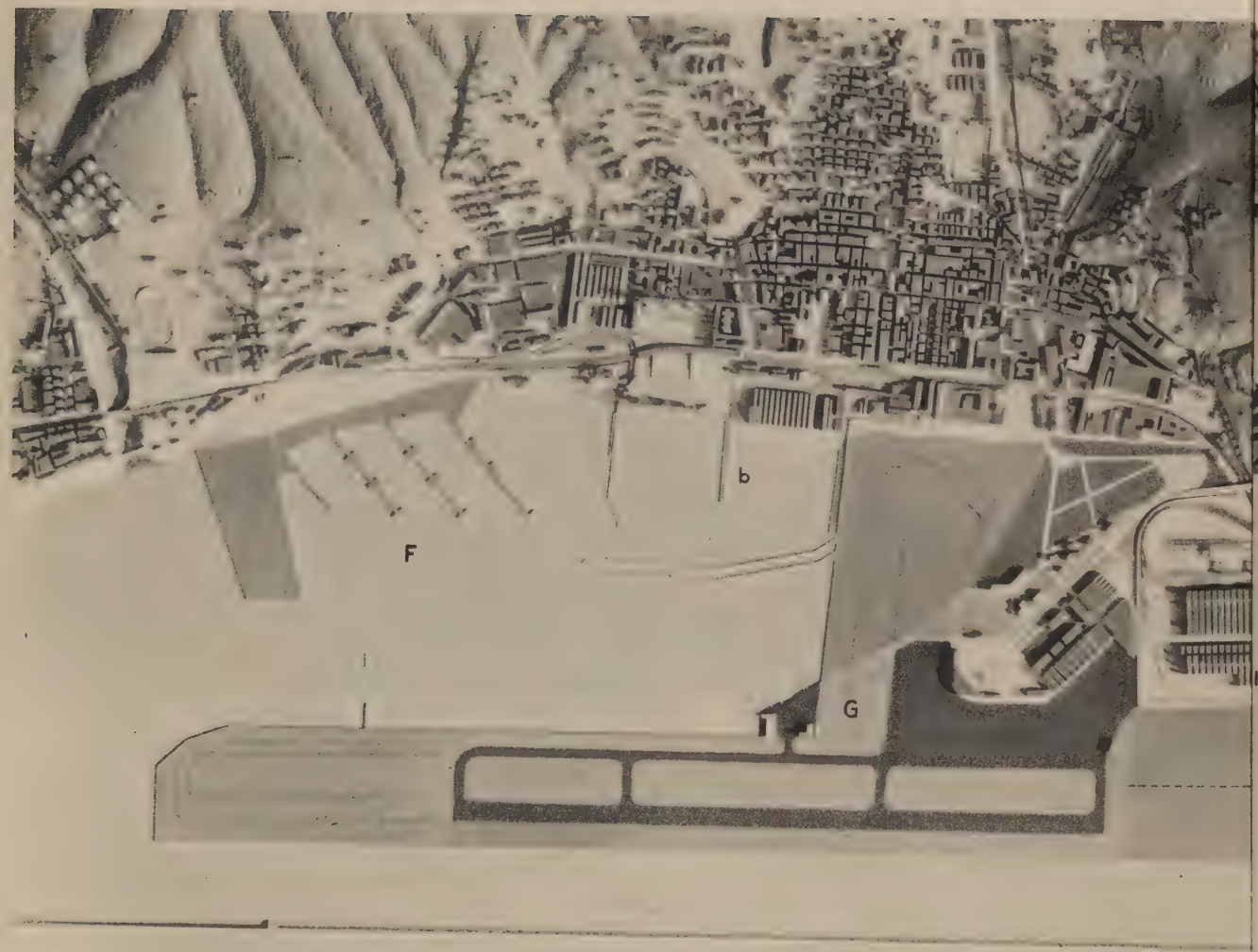

b
F
G
B

PLANCHE 22. — **Serres de roses dans la commune d'Antibes.**

Propriété R. à Juan-les-Pins, quartier Lauvert : 1 ha. Fait jusqu'à 200 douzaines par jour en avril-mai. Treize serres. Le rendement est augmenté en hiver par une culture intercalaire destinée au marché local. Rade de Juan au fond. On aperçoit dans le lointain les Iles de Lérins. L'Estérel est masqué par une brume vespérale.

Photo J. Hermitte

PLANCHE 23. — **Le territoire monégasque avant la sécession de Menton et de Roquebrune.**

Faiblesse de l'équipement d'infrastructure dans les premiers temps de l'exploitation des jeux il faut descendre à pied depuis la grande corniche où s'arrête la diligence, par des sentiers de chèvre. Ampleur des domaines en voie de détachement. En carton : la ville, minuscule, limitée au « rocher ».

CARTA TOPOGRAFICA
DEL
PRINCIPATO DI MONACO
PROVINCIA
PROV. DI S. REMO
MEDITERRANEO
MARE
TOPOGRAFIA
DELLA
CITTÀ DI MONACO
SCALE

PLANCHE 24. — **Monaco au milieu du XIX^e siècle.**

Reproduction d'une aquarelle du temps. Forteresse et Palais princier sur le rocher. Agglomération étriquée. Port minuscule et dépourvu d'équipement. Couverture d'oliviers de maquis et de garrigues, fermant le port à l'Ouest (gauche), le rocher des Spélugues domaine de la chesse aux cailles, puis la pointe dell'Arvotto (déformée par la suite en Larvotto) et le Cap Martin. Cette œuvre certainement très fidèle confirme et complète les indications planimétriques de l'Atlante Geografico dell'Italia relatives au Principato di Monaco.

PLANCHE 25. — **La Résidence Monégasque.**

Contraste des anciens immeubles, qui datent pourtant de moins de cent ans, et des gratte-ciel. La photographie a été prise en 1962, alors que nombre de ces énormes constructions étaient encore en chantier. L'effort de surélévation est visible pour les immeubles anciens. A l'angle oriental du port le viaduc du vallon de Sainte-Devote. C'est cette voie ferrée que les travaux récents couvrent. Au fond du port la piscine d'eau de mer chauffée, grouillante en été, au point de devenir impraticable. Sur sa face interne les tribunes pour les spectateurs du Grand Prix automobile, l'une des attractions typiques dues à la Société des Bains de Mer. La limite avec Beausoleil est invisible. A l'arrière-plan la Corniche, pelée, du grand pli couché vers le Sud qui ferme les préalpes niçoises vers la mer. Les publicités immobilièresc vantent le cadre, les charmes du climat, les distractions mondaines, sportives, culturelles et concluent sur « les avantages de caractère fiscal » qu'apprécient « les hommes de sens pratique ».

Photo United Press - Archive, gracieusement communiquée par l'A.C.P.

PLANCHE 26. — **Alassio.**

Qu'on l'aborde par le Couchant (en haut) ou par le Levant (en bas), Alassio offre d'abord une plage. Le centre est lui-même, derrière son embarcadère de plaisance, un domaine d'accueil et c'est la publicité pour le séjour qui y entretient une imprimerie vivante. Conversion d'un port traditionnel en station saisonnière.

Photos Ferrara. Alassio

Planche 27. — **Oneille.**

Au premier plan la plagette de Port Maurice. De l'autre côté de la baie, Oneille. Un embryon de paysages industriel y aparaît. Tout à droite, sur le port, les installations des Huiles Berio puis les établissements Agnesi, une double charpente mais vide, enfin on perçoit le long de l'Impero, rive gauche, la cimenterie et quelques huileries. Le grand bâtiment plus à gauche encore est la poste monumentale. Ni l'industrie ni l'accueil ne prennent une grande place, l'essentiel est un rôle de marché local.

Photo I.M.A.T. Port Maurice

PLANCHE 28. — **Port Maurice.**

Le rôle de marché et de capitale locale saute aux yeux. L'extraordinaire faiblesse de ce port, qui fut actif, aussi. Il y a manifestement un penchant pour la fonction d'acueil dans la façon de prendre la photo. Non seulement le palmier trône au premier plan mais encore tout ce qu'il peut y avoir d'industriel est soigneusement masqué derrière la végétation. Qu'on y réussisse si bien prouve que les surfaces industrielles sont peu de choses; les minces installations dominées par une cheminée, les petits quais portant des barils, la voie ferrée, à la fois trop haute pour le port et trop basse pour la ville, sur laquelle stationnent des trains de futs venant d'Espagne et du Portugal disparaissant derière les palmes et les artisanats de la ville haute; c'est moins encore qu'à Oneille.

Photo I.M.A.T. Port Maurice

PLANCHE 29. — **San Terenzo**.

Rebord oriental du Golfe de La Spezia. L'agglomération relève de la commune de Lerici. Modeste dévelopement de la fonction d'acueil. Au premier plan barcasse de pêche plutôt que chalutier. Profond contraste et avec l'industrialisation de la plaine de la Migliarina et avec les grandes riviéras vouées à l'exploitation du séjour.

Photog. J. Hermtite

TROISIÈME PARTIE

LA PART DE L'INDUSTRIE : FERMENTS ET CONCURRENCES

INTRODUCTION

LA PART DE L'INDUSTRIE

La fragile santé de certaines branches, l'importance des implantations allogènes, la part des petites affaires et des modestes installations dans les entreprises proprement provençales et ligures ne permettent pas à l'industrie d'apporter de très grosses rentes à nos rivages. Aucune donnée numérique — douanière ou de transport — ne permet d'établir une balance industrielle précise et il faut bien se résoudre à seulement dégrossir les problèmes à l'aide de ce que l'on peut grapiller de comptabilités : on l'a éprouvé tout au long des analyses précédentes. Mais il ne fait pas de doute que si les profits réels de l'industrie peuvent se révêler considérables, ils ne répondent pas toujours à une activité productrice et rémunèrent pour une bonne part des capitaux extérieurs. En fin de compte l'industrie est plus volontiers génératrice de salaires ou d'aisance que de fortunes véritables. Encore ne fournit-elle pas souvent une part d'emploi honorable, même sur le littoral et dans les quelques apophyses qui le prolongent dans l'intérieur.

L'arrière pays est, dans cette perspective, à peu près dépourvu de valeur. Bien plus, il ne joue même pour l'industrie qu'un rôle de marché négligeable. Des retards s'y sont accumulés pendant des siècles. Depuis la disparition de la conscription napoléonnienne qui en fit provisoirement un refuge, il n'a cessé de se dépeupler [1]. Le déblocus, lorsqu'il s'est produit n'a fait qu'accélérer l'exode. Il reste dans l'ensemble domaine de paysannerie vieillie, d'agriculture attardée, de pauvreté; faible consommateur de produits industriels.

Quelques résistances au dépeuplement se manifestent dans le Nord du département du Var; la plupart des communes ne cessent cependant de se dégonfler depuis 1876 dans un climat de polyculture et d'élevage traditionnels qui demande 50 à 80 % des revenus aux labours, compte peu de machines et fait à peine, et assez mal, vivre 7 personnes à l'hectare.

Dans les Alpes-Maritimes, à partir du littoral étouffant et surpeuplé l'été, s'opère une recolonisation en forme hôtelière ou de résidence secondaire dans quelques communes proches des bons champs de neige et des vallées fraîches et boisées. Mais cette formule n'est pas exempte de défauts : si elle enrichit commerçants et artisans, elle engendre des hausses que les bourses les plus modestes sont contraintes à fuir. La Vésubie qui se pare du titre de « Suisse niçoise » est elle même en voie de dépeuplement. On a souligné judicieusement l'agonie de la Bollène et si Roquebillière paraît un moment faire illusion c'est simplement par suite de la création et du développement d'un Collège d'Enseignement Général abondamment achalandé [2]. L'installation de retraités dans les villages accrochés au flanc ensoleillé du Vial n'apporte aussi qu'une insuffisante et tardive compensation. Dans son ensemble et qu'il s'agisse des Préalpes, des Grandes Alpes ou des Massifs intermédiaires, les Alpes-Maritimes n'offrent que des cas de rémission dans un déclin démographique aussi net que celui des marges varoises et son agriculture ne vaut pas mieux, au contraire.

(1) Pour la Ligurie (333). De son côté le Comté de Nice eut ses « barbets » fuyant dans la montagne; des insoumis parmi lesquels il semble y avoir eu des fils de familles; parfois bandits d'honneur.

(2) (239), (240), (149).

Par-ci, par-là, apparaît quelque bourg ou un verger : au Puget Théniers notamment mais les paysanneries affectées de viscosité sont la règle. Sur les plans de Grasse et jusqu'au Var moyen, il n'y a pas plus de 4 à 5 communes comptant moins de 60 % d'actifs agriculteurs et l'on atteint souvent des pourcentages supérieurs à 80 et même 90 comme à Sallagriffon et Saint-Antonin. Le Cians, le Dôme de Barrot sont des zones de haut niveau paysan qui se prolongent doublement par le Valdeblore et les gorges de la basse Vésubie où il n'est pas rare d'atteindre des pourcentages de 90 à 93 ainsi à Roubion, Pierlas, Ilonse, Bairols et Lieuche et même de 100 % comme à Auvare et à La Croix sur Roudoule.

Sur les plans de Caussols, de Cipières et de Coursegoules et dans les couvertures si fortement plissées où s'est incrusté l'Esteron, les villages nichés dans quelque petit bassin abrité demeurent fidèles aux productions traditionnelles et leurs méthodes ne se sont guère renouvelées qu'exceptionnellement : les céréales s'attribuent la plus grande part des bonnes terres, le mouton, traité dans la tradition provençale, continue de parcourir les mornes rocailles trouées d'embuts et où roussit une herbe maigre, l'élevage de l'agneau gras qui s'implante fortement dans le Verdon en aval d'Allos ne joue ici qu'un rôle modeste. Même spectacle dans le Var supérieur, le Cians et même la retombée méridionale du dôme de Barrot : La Tour, Péone, Pierlas ne diffèrent de Saint-Auban ou du Mas que par un pas de plus vers la pauvreté.

Le Haut-Var, la Tinée, la Vésubie, la Haute-Roya où les cultures méditerranéennes n'ont plus qu'exceptionnellement accès et où la verdure des pâturages forme le tableau de fond contrastent avec cette désolation. Les immenses terrains de parcours qui entourent le Val d'Entraunes nourrissent de véritables troupeaux de vaches laitières. Dans la Tinée et la Vésubie, le voisinage de la connurbation littorale a multiplié le même bétail. Dans la Haute-Roya, apparaissent des fruitières qui, elles aussi, approvisionnent la Côte en lait plutôt qu'elles ne se consacrent au beurre et au fromage. Pourtant le Haut-Var et la Haute-Tinée ont gardé nombre de moutons. Dans la Vésubie beaucoup d'exploitations restent enlisées dans la routine. Roquebillière a ses commissionnaires qui descendent s'approvisionner au marché de Nice, en produits alimentaires. A Saint-Martin Vésubie, on voit encore des champs de seigle, beaucoup de petits propriétaires n'ont même pas de quoi entretenir une vache, les fermiers des notables descendus sur la côte pour y faire carrière, logent leurs bêtes dans des étables effroyablement mal tenues, ne résoltent pas assez de fourrage pour les nourrir convenablement pendant toute la durée de la stabulation, ne leur dispensent à peu près aucun soin rationnel, l'insuffisance du champ est si nette que le recours aux cueillettes se perpétue : champignons, airelles, framboises dont la vente procure un complément que bien des familles ne dédaignent pas. Il est d'ailleurs significatif que le bassin laitier de la connurbation littorale s'étende jusqu'à la région lyonnaise et qu'il soit impossible de consommer du lait local à Saint-Martin Vésubie en été : le nombre de vaches tuberculeuses est tel qu'il faut descendre leur lait à Nice pour le faire traiter et l'on aboutit finalement, à ce paradoxe de voir alimenter une commune de la « Suisse niçoise », par du lait venu de Salon-de-Provence, c'est-à-dire des bords de La Crau ! Et, au total, bien qu'à un moindre degré, les hauts bassins qui entourent de leur collerette le massif de l'Argentera sont comme les Préalpes Maritimes des domaines de faible profit agricole : en moyenne chaque exploitation n'y fournit qu'un rapport annuel de moins de 400 000 francs selon le calcul de l'I.N.S.E.E.

L'arrière pays ligure qui est souvent une châtaigneraie a été bourré d'hommes comme l'atteste une forte dispersion en hameaux mais la châtaigne ne se vend plus que difficilement, l'arbre est rongé par la maladie de l'encre et dans un effroyable emiettement de la propriété et un éparpillement pire des lopins, la situation devient parfois tragique [3]. Le dépeuplement est peut-être un peu moins fort mais il est tout aussi général. Le cas d'Airole et d'Olivetta San Michele qui perdent plus des deux tiers de leurs habitants entre 1860 et 1960, de Triora réduite des 4/5e, est assez exceptionnel mais les dépeuplements se situent à peu près partout entre le quart et la moitié de l'effectif de 1 860. A Montegrosso Pian Latte, on tombe en cent ans, de 439 à 280, à Villa Faraldi de près de 1 150 à moins de 700, à Balestrino de plus de 800 à 450, à Erli de plus de 700 à 500, à Garlenda de 750 à moins de 500, à Sassello de près de 4 500 à 3 000. Dans l'arrière pays gênois, on dépasse 36 % de perte à Torriglia, 45 à Valbrevenna, 53 à Propata. Dans le haut-spezin, elle est de l'ordre de 50 % à Maïssana, de 33 à Borghetto di Vara, de 25 encore à Sesta Godano. Le reste à l'avenant et si d'aventure semble apparaître quelque croissance, c'est qu'est venu entre temps s'ajouter, à la faveur d'un redécoupage administratif, quelque portion d'une commune disparue : on note 310 habitants à Cipressa en 1860 et un millier cent ans plus tard mais la commune a absorbé Costarainera et Linguelietta qui en comptaient quelque 600 chacune; Borgomaro ne passe de même de 900 à plus de 2 400 que par incorporation de Villa San Pietro, de Villa San Sebastiano et de Villaguardia [4]. Peut-être le maintien d'une charge supérieure n'est-il dû, d'ailleurs, qu'à une triste pénurie

(3) Sur le chataignier : E. Parente : I castagnetti da frutto nella provincia di Imperia, in (87), p. 208 sqq.

(4) Pour l'ensemble de la Ligurie (23) complété par (28) sont de commode manipulation et donnent les variations des finages. Eventuellement (62) qui a vieilli et (92). G. Fasola : I problemi dell' agricoltura imperiese... consacre une page édifiante à la province d'Imperia in (87), p. 56-57. Pour l'apennin gênois (93) et (91) récent et qui en dit long dans l'apparente sècheresse de sa forme.

de routes : la commune de Ne, éclatée en 25 minuscules écarts n'en compte que 7 desservis par une route carrossable, les autres en sont réduits aux pistes muletières et à des treuils qui constituent l'un des traits caractéristiques du paysage; 4 des 5 hameaux de San Stefano d'Aveto et la moitié de ceux de Mezzanego ne sont, aussi, accessibles qu'aux animaux de bât. De toute façon la couverture humaine est surtout faite de vieux paysans et types et systèmes traditionnels perpétuent la misère [4].

Dans le Ponant, Triora, Cosio, Pornassio ont encore des vignobles et Pieve di Tecco doté depuis 1953 d'un centre d'insémination qui importe la semence de taureaux piémontais est le centre d'un élevage de veaux dont la production de chair blanche s'avère plus rémunératrice que celle du lait (dont le taux — 40 à 42 lires par litre — est jugé dérisoire). Tout cela cependant est accessoire. L'essentiel reste une agriculture de subsistance fortement entâchée de viscosité et reposant sur les labours, l'oliveraie, le pâtis à moutons et à chèvres, un important recours complémentaire à la forêt [5]. Dans cet arrière pays se concentre la quasi totalité des quelques 1 200 hectares d'emblavures, de légumineuses et de jachères, des 19 000 hectares d'oliviers du Ponant et « nombreuses sont les communes qui vivent exclusivement de la vente des olives » alors que les plants sont ou très vieux, ou faits de 4 ou 5 rejets repartis d'une vieille souche, qu'on n'en travaille guère que le pied, le plus souvent à la main ou, au mieux, à l'aide d'un petit araire traîné par un bœuf, qu'il est impossible de trouver sur place l'eau nécessaire aux traitements antiparasites faute de pompes à moteur de sorte que les récoltes sont souvent si minces que la main d'œuvre qu'on y emploie dévore la moitié du profit. Le plus clair du bétail est constitué par de petits troupeaux de moutons pratiquant la transhumance inverse vers le littoral et ne fournissant guère que de la laine à matelas et du fromage frais quand ce n'est pas la chèvre dont le lait est consommé sur place et dont les chevreaux alimentent une très modeste vente : moins de 1 700 bovins pour près de 3 000 moutons et brebis dans le haut Arroscia; 414 bovins pour 3 400 moutons et 1 300 chèvres dans la haute Nervia et la haute Argentina; 190 bovins, 350 moutons et plus de 1 100 chèvres dans la Roya et la Nervia moyenne. Bois et « incultes productifs » occupent 45 % de l'arrière pays impérien auquel ils valent pour plus de cent millions de produits de cueillette : 22 000 quintaux de châtaignes, 4 470 de sauge, 4 180 d'asperges sauvages, 1 200 de racines de gentiane, 1 000 de lavande, 670 de champignons, 540 de romarin, 160 de fougère mâle, toute la litière et encore 15 000 quintaux de fourrage en feuilles. Les bâtiments ruraux sont primitifs, les étables de terre battue et sans fenêtre; la plupart des transports se font encore à dos de mulet, les villages manquent de fontaines, la plupart des hameaux n'ont ni le téléphone, ni l'électricité, ni l'eau, automne et hiver, restent de longues saisons de repos forcé. Il n'est plus question de profit ni d'épargne, la seule ambition, c'est de joindre les deux bouts, heureux quand on y arrive en s'échinant. Plus à l'Est, par-delà les Bormida, la désolation se poursuit avec la même incapacité des villages à se nourrir du champ. Le paysan cultive comme il y a cent ans, n'obtient de ses champs que des rendements lamentables, nourrit insuffisamment son bétail qui reste stérile, finalement n'arrive à joindre les deux bouts qu'à force de privations et loge comme ses bêtes dans des bâtiments misérables [6]. Valbrevenna est le seul village qui se suffise en fruits, légumes, lait et viande. Tous les autres disposent d'assez de lait pour leur consommation mais rares sont les producteurs de beurre et de fromage et pour les fruits, les légumes, les bovins, les moutons et la basse-cour même, il n'en va plus de même. A Crocefieschi, la couverture n'est assurée qu'à proportion de 10 % pour les deux premières catégories. A Bargagli, les pourcentages sont seulement de 30 pour les produits maraîchers, de 25 pour la viande de bœuf, de 10 pour les fruits. Si Rovegno se suffit en moutons comme Bargagli, 90 % des fruits, des légumes, de la viande de bœuf et même des produits de basse-cour doivent venir de l'extérieur. Torriglia doit également se fournir dans les provinces padanes pour les trois quarts de sa viande rouge, pour les quatre cinquièmes de ses légumes, pour la quasi totalité de ses fruits. Gorreto n'assure enfin que la moitié de sa consommation en fruits, légumes et produits de basse-cour et le cinquième de ses besoins en viande qu'elle soit de bœuf ou de mouton. L'emploi d'engrais est inférieur des 2/3 à la moyenne italienne et le revenu moyen d'une exploitation n'équivaut assurément pas au salaire syndical de l'ouvrier agricole.

Dans l'arrière pays chiavarais, les agglomérations de la haute Entella, du Sturla et de l'Aveto ne sont pas mieux loties que celles de la haute Trebbie. Borzonasca ne se suffit ni en fruits ni en légumes dès que lui arrivent quelques estivants et doit se fournir de produits de basse-cour à Bobbio, c'est-à-dire faire appel à la province de Parme. Rezzoaglio est dans le même cas; il est vrai qu'elle vend pas mal de viande de bœuf et de mouton au marché de Lavagna. San Stefano d'Aveto non seulement n'a pas assez de fruits et de légumes mais encore la production bovine ne couvre les besoins de la population locale que dans la proportion de 4 %, les moutons sont importés en quasi totalité et les produits de basse-cour pour un cinquième. Mezzanego, qui

(5) Pour tout le parag. : G. Fasola : I problemi dell' agricoltura imperiese..., E. Parente : I castagnetti da frutto..., et, en outre, T. Panegrossi : Aspetti économici e sociali della bonifica montana nella Liguria ainsi que E. Turbati : Il prodotto netto delle attività primarie delle provincie liguri. Tous in (87), respectivement aux pp. 23-66, 205-212, 249-62, 263-322.

(6) (93).

n'a pas de desserte publique en eau, ne couvre ses besoins qu'en moutons, volailles et lait. Dans le Val Graveglia, Nè ne produit que 35 % des fruits et 15 % des légumes qu'elle consomme. Et Varese, la plus vaste commune du haut Val de Vara « baigne dans une atmosphère de triste résignation » (7).

Incapable de constituer un marché pour l'industrie, ces domaines internes ne pouvaient être pour elle qu'un réservoir de main-d'œuvre. Ils n'y ont pas manqué. Pourtant sur le littoral même, aussi bourré d'hommes et autant en croissance démographique que l'arrière-pays l'est peu, la part que l'industrie se taille dans la masse de la population active est modeste. Pour les quelque 2 800 000 habitants et les quelque 1 200 000 actifs de nos rivages, elle s'établit aux abords de 35 % des travailleurs déclarés mais, surtout, les pourcentages d'emploi industriels ne sont pas également forts partout dans les limites des groupes et des complexes que révélaient l'observation et l'analyse morphologique. Nous avions déjà été amenés à distinguer 2 secteurs d'inégal équipement industriel à l'intérieur de l'énorme commune de Gênes, les données numériques achèvent d'établir que l'importance des établissements gênois ne suffit pas à assurer à l'emploi industriel la meilleure part : elle n'excède pas 38 % du total. De même les groupes niçois, d'Imperia, de Finale, de Varazze, d'Arenzano, de Sestri ou de La Spezia ont beau se signaler par leur activité, dans aucun d'eux l'emploi industriel ne vient au premier rang. Au fond, il ne devient guère majeur et dominant qu'en position sublittorale ou annexe du littoral, c'est-à-dire à la fois en retrait du front de mer et sans que la montagne exerce d'effet prohibitif. C'est, bien sur, que s'exercent des initiatives extérieures, padanes notamment. C'est assurément aussi le fait d'impossibilités et de choix délibérés ligures et provençaux en faveur de l'agriculture, du trafic, des activités d'accueil, de la distribution, de la fonction publique, du crédit et des professions libérales et l'afflux des montagnards n'a comblé que des vides.

La question est d'établir les raisons de ces choix et s'ils ont été libres, de déterminer non seulement les options mais les incapacités, les orientations naturelles et les déséquilibres de forces qui ont pû les conditionner : le climat dans lequel ont été préparés et se sont exercés les uns et les autres; de rendre compte aussi des limites de leurs effets, c'est-à-dire finalement des liens unissant l'agriculture et les activités tertiaires à l'industrie et des responsabilités réciproques.

La réponse n'est évidemment pas une. Si les ferments et les concurrences sont en nombre limité, ils se combinent en une série de cas et ce sont ces combinaisons qui sonstituent les seules réalités.

La remarque commande la procédure. Plutôt que de se borner à confronter des courbes d'emploi pour chacun des 3 grands secteurs d'activité, il a paru préférable de descendre aux plus petites unités saisissables — les communes — et de les suivre dans leurs façons de se grouper et de se combiner.

Quatre grandes catégories de types statistiques s'individualisent alors.

1) Communes de forte industrialisation.

I_1 : communes dont l'industrie mobilise au moins 66 % des actifs, généralement avec plus d'emplois tertiaires qu'agricoles. C'est le cas de Cengio : 69, 19 et 12 % et de Cogoleto : 75, 16 et 9.

I_2-a, I_2-t, I_2-e : communes consacrant entre 50 et 66 % de leur population active à l'industrie mais trois cas selon que l'agriculture ou le secteur tertiaire emploient ensuite le plus de bras, ou sont sensiblement au même niveau.

Exemple :	Mazaugues	I_2-a : 53, 17, 30
	La Seyne	I_2-t : 56, 40, 4
	Saint-André-de-Nice	I_2-t : 52, 40, 8
	Sestri-Levante	I_2-t : 56, 30, 14
	Lavagna	I_2-e : 55, 20, 25

2) Communes moyennement industrialisées.

I_3-a, I_3-t, I_3-e : types dans lesquels 33 à 50 % de la population active s'emploient dans l'industrie et dans lesquels viennent ensuite l'emploi agricole, l'emploi tertiaire ou bien ces deux derniers s'équilibrent.

Exemple :	Castiglione Chiavarese	46, 6, 48 (I_3-a)
	Brignoles	41, 43, 16 (I_3-t)
	Blausasc	48, 26, 27 (I_3-e)

(7) (93) et (75) Avril 1959, pp. 256 sqq. : Contadini in Liguria.

A_i, T_i : emploi industriel de même valeur que dans les types précédents mais prédominance de l'emploi agricole ou tertiaire (de la moitié au 2/3 des actifs).

Exemple : Tribogna ..... 35, 10, 55 (A_i)
Cabasse ..... 36, 13, 51 (A_i)
Sainte-Maxime ..... 35, 52, 12 (T_i)

3) **Communes faiblement industrialisées.**

Toutes ne consacrent que de 20 à 33 % de leurs actifs à l'industrie mais selon que :

— l'agriculture l'emporte : A_2
Exemple : La Roquette-sur-Siagne 21, 20, 59

— le tertiaire l'emporte : T_2
Exemple : La Londe 21, 39, 40
Exemple : Nice 28, 70, 2

— Agriculture et tertiaire s'équilibrent : $T A_2$

4) **Communes très faiblement industrialisées.**

Toutes consacrent moins de 20 % de leur population laborieuse à l'industrie mais selon que :

— l'agriculture l'emporte, devenant écrasante : A_1
Exemple : Les Mayons 8, 14, 78
Rocbaron 2, 3, 95

— le tertiaire est de loin dominant : T_1
Exemple : Monaco 19, 81, 0

— Agriculture et tertiaire, forts tous les deux, diffèrent peu : $T A_1$
Exemple : Taggia 16, 40, 44

Ces types communaux s'associent pour individualiser six compartiments s'apparentant deux à deux et font ressortir d'une part une diversité de milieux, d'autre part l'existence de traits communs : dans un secteur central ligure s'associent gênois et savonais, les riviéras ocidentales forment un second groupe, Provence varoise et Levant ligure composent un dernier cadre où les dissemblances sont à la fois suffisantes et assez modérées pour permettre une comparaison féconde.

CHAPITRE PREMIER

LA LIGURIE CENTRALE : LE ROLE DU TRAFIC PORTUAIRE

Derrière ses enveloppes de paysanneries vieillies la Ligurie centrale offre 70 % de communes bien industrialisées dont 40 % fortement. L'agriculture est mineure, elle n'a jamais permis l'établissement d'une véritable économie fermée et n'a pas retenu les hommes. Le commerce est essentiel et c'est en lui qu'il faut chercher les concurrences et les ferments. Pour aussi loin qu'on remonte dans le passé les terroirs ne fournissent qu'une part des besoins, un intense trafic maritime anime les rivages et l'arrière pays est parcouru par des caravanes de muletiers joignant la mer aux basses terres padanes. La montagne de Savone apparaît à Chabrol de Volvic « couverte d'une multitude de bêtes de somme... destinées... à porter dans l'intérieur de l'Italie des sels, des denrées coloniales, des métaux, des poissons, des marchandises de toute espèce et à rapporter, en échange, des chanvres, des blés, des riz et des combustibles » [1]. A la fin du XVIII[e] siècle plus de 6 000 mulets, représentant une capacité de charge de près de 100 000 quintaux sont consacrés au transport du sel en Piémont et Lombardie à travers le pays génois et 750 charriots tirés à 4 chevaux ou par des bœufs vont et viennent entre le rivage et Novi [2]. L'établissement des voies ferrées le long du littoral ainsi qu'à travers l'affouillement génois (Giovi et Turchino) et l'ensellement bormidien a concentré le trafic sur Gênes et sur Savone. Le gonflement démographique et le développement urbain ont fait épanouir les fonctions de marché et de capitale, proliférer les commerces de détail, les fonctions administratives, les professions libérales.

Dès qu'on aborde le détail toutefois la Ligurie centrale perd son homogénéité apparente : au niveau de Celle et de Varazze apparaît une coupure qui se marque aussi bien dans l'emploi industriel que dans les parts faites aux autres activités. Il y a autant de communes consacrant plus de la moitié de leurs travailleurs aux besognes industrielles dans le secteur oriental et dans le compartiment occidental, dix, mais le secteur de Savone ne compte guère que 25 communes contre plus de 30 au génois qui paraît ainsi moins industrialisé. Si l'on tient compte de l'énorme poids de l'envahissante commune du Grand Gênes la nuance s'accuse : dans le génois les communes fortement industrialisées sont de peuplement si modeste par rapport à la capitale que l'industrie n'occupe plus finalement que moins de 50 % des non agriculteurs; dans le secteur occidental, Savone est loin d'être aussi écrasante : elle n'apparaît en 1962 que 5 fois plus peuplée que Cairo-Montenotte, aussi l'industrie s'adjuge-t-elle plus de 60 % de l'emploi non agricole.

Seconde dissemblance l'emploi agricole est moins négligeable en secteur savonais qu'en pays gênois. A l'E. de Varazze les communes faisant une place valable à l'agriculture sont rares. Elles n'apparaissent guère que sur les bordures orientales, en position déjà très marginale : à Crocefieschi, à Serra Ricco, à Bargagli, à Sori, à Avegno, à Torriglia qui sont de types A_2, TA_2, ou $I_3 a$. A l'O. de Varazze au contraire le type A_2 est

(1) (164) Vol. II, p. 447 — Tout le chapitre concernant le commerce terrestre est d'ailleurs d'un haut intérêt : pp. 421, sqq.
(2) (164) Vol. II, le chap. sur le commerce terrestre donne aussi le nombre de mulets, le parc de charriots et leurs charges pour les Alpes-Maritimes, le département des Apennins et Gênes pp. 421 sqq. De son côté (163), vol. I, le port et son trafic fait état de 22 264 ânes, 20 212 mulets, 21 713 charriots ayant franchi les 3 barrières de Crocefrieschi, Voltaggio et Busalla pour un trafic total de 1 379 462 quintaux dans les années 1830.

représenté 3 fois (Piana-Crixia, Dego, Stella), le type I_3-a 4 fois (Pallare, Mallare, Noli, Borgio-Verezzi) et l'on voit même apparaître à 3 reprises le type I_2-a : à Roccavignale, à Cosseria et à Plodio.

Enfin les types communaux à dominante ou bonne représentation tertiaire se distribuent différemment aussi. En domaine gênois ils se rassemblent autour du Grand Gênes qu'ils prolongent vers le Levant et par 2 tâches intérieures (Caseila, Torriglia). Dans le domaine savonais non seulement ils étaient solidement le port avec le bloc des deux Albissola, de Celle et même de Varazze (T_2 trois fois et I_3-t) qui fait contraste avec Cogoleto mais, en outre, ils forment une queue de comète le long du littoral occidental notamment avec Finale et Borghetto S. Spirito (T_2). Le secteur tertiaire diffère, en outre, non seulement par l'ampleur mais encore par ses fonctions selon qu'il s'agit de l'un ou de l'autre compartiment.

Ces disparités résultent d'évolutions dissemblables et de ces dissemblances ressort finalement le rôle du trafic maritime sur l'industrialisation.

I. — LE DOMAINE GÊNOIS

Le domaine gênois est avant tout dominé par le port. Il est connu : les descriptions et les analyses fonctionnelles depuis Bye et Sion jusqu'à Birot et Perpillou qui fait état de l'arasement de la colline de la Chapelle ont dégagé ses traits essentiels, il suffira de quelques compléments de mise à jour [3]. Cependant le port n'est pas tout Gênes. Du haut d'une de ces collines qui ferment vite l'horizon, le Righi par exemple, s'impose une énorme connurbation qui a ses exigences et ses fonctions particulières et, par delà, s'étalent encore des enveloppes dont l'équipement tertiaire set loin d'être négligeable.

1) Le port.

Outre ses éléments industriels, bassins de carénage et chantiers navals groupés autour du Mole Giano, du môle Nino Ronco et des chantiers Ansaldo, le port comporte la vieille indentation du Porto Vecchio ouvrant sur l'avant port par le Bassin « delle Grazie », le bassin de la « Lanterna », le bassin de Sampier d'Arena gagnés vers l'Ouest depuis le début du xx^e siècle par une poussée comparable à celle de Marseille vers le Nord et enfin le port pétrolier en construction de Sestri-Multedo, abrité derrière les terre-pleins de l'aéroport « Cristoforo Colombo ». Ce sont là choses acquises. L'important c'est que de la Calata Boccardo à celle de la Santé, le Vieux port et le Bassin des Grâces disposent de 4 petits môles et de 7 grands dont les deux plus septentrionaux (le Ponte dei Mille et le Ponte Andrea Doria) forment une gare maritime d'envergure, que le bassin de la Lanterne en compte 3 puissants, dotés de larges dépôts d'hydrocarbures en attendant un 4^e, fruit de l'aménagement de l'ancien secteur de l'Idroscalo, que le bassin de Sampierd'Arena en a 5 considérables (dont l'avant dernier, le Ponte Libia équipé de l'oléoduc qui alimente les raffineries du Polcevera et de Rho) en attendant l'aménagement du môle Nino Ronco dès qu'il sera libéré par les aciéries de Cornigliano, que Multedo est conçu pour recevoir simultanément une dizaine de gros pétroliers et les décharger rapidement tout en assurant un important service de ravitaillement des soutes et qu'il sera équipé d'une conduite de 54 centimètres de diamètre lui assurant une capacité d'expédition de 14 millions de tonnes de liquide vers l'intérieur.

Dans ces conditions l'ensemble portuaire gênois, protégé par une digue extérieure de 10 kilomètres, dispose de plus de 20 kilomètres de quais, de plus de 200 hectares de terre-pleins, de 314 engins de levage appartenant en propre au port, de 150 appareils privés, Les magasins couverts, au nombre de 77, offrent une superficie utile de 320 000 mètres carrés. Les silos à grains, à vin et à sel, les dépôts pour les huiles et les graisses végétales, les entrepôts pour les huiles minérales ont une capacité globale de près de 900 000 mètres cubes. Deux cents navires peuvent accoster et opérer simultanément leur déchargement et une prise de frêt. Pour le surplus, on dispose de 560 chalands et pontons d'une portée de 70 000 tonnes, de 45 citernes et de 3 dépôts flottants, de 55 pontons de travail, d'une cinquantaine de remorqueurs et de plus de 300 barques à moteur sans compter un nombre égal d'embarcations portuaires diverses.

Il faudrait ajouter d'une part un réseau routier de 37 kilomètres se raccordant à la camionale de Serravalle et de la vallée du Pô par une courbe admirablement dessinée, d'autre part 114 km de rail liés à une série

(3) (290) La navigation et les transports maritimes, 2° partie : Les Routes et les Grands Domaines de l'activité Maritime, C.D.U., 2° Edition, p. 89; ouvrage essentiel où l'on a puisé pour ce qui concerne Gênes et les comparaisons avec les grands ports atlantiques.

de gares dont quatre de vaste ampleur : Brignole, Principe, Sampierd'Arena, Sestri Ponente, S. Benigno, S. Limbania, Piazza Caricamento, Di Negro enfin.

Cette puissance d'installations ne traduit qu'imparfaitement le volume du trafic; le port de Gênes demande à ses quais un rendement exceptionnel, on l'a justement souligné; près de 1 000 tonnes par an contre une moyenne de 400 pour la plupart des grands ports mondiaux, notamment les puissants organismes de l'Atlantique (4). Aussi est-on en présence d'un mouvement de navires de l'ordre de 19 000 unités en 1961 et 19 500 en 1962 correspondant respectivement à 51 et 55 millions de tonneaux de jauge nette et à 22 610 000 et plus de 28 000 000 t de marchandises, 31 335 000 en 1963.

D'autre part si les tonnages en vrac et les marchandises de masse ont progressé la part des colis et des marchandises générales reste élevée. Aussi l'importance de Gênes est-elle plus marquée encore sur le plan financier que sur le plan des tonnages. En 1962 le second port italien, Venise, ne manipule pas la moitié de ce qui transite sur les quais gênois. Mais surtout les importations gênoises si elles représentent quelque 21 % du total italien en poids équivalent à près de 33 % en valeur tandis que l'on a respectivement 10 % et 31 % aux exportations dans les dernières années.

Pour la même raison le port mobilise une véritable armée de travailleurs de tous ordres et procure des revenus d'autant plus forts. On dénombre en 1962-63 plus de 3 700 dockers inscrits sur les rôles du Ramo Comerciale delle Maestranze Portuali sans compter les « occasionnels », le reste est à proportion depuis l'acconage jusqu'à l'export-import en passant par la Bourse aux Marchandises installée dans l'antique Loggia dei Banchi, et il n'est pas douteux que les 1 500 à 1 800 milliards de Lires qui transitent laissent de copieuses dîmes.

Si les tonnages manipulés à Gênes sont aussi considérables et si l'écart par rapport à Marseille disparaît c'est que Gênes est un très grand port d'armement. Sans doute le pourcentage de jauge brute inscrit dans le « compartiment gênois » n'est-il plus équivalent aux 69 % du total italien comme ce fut le cas en 1950 — on est tombé à 46 % en 1959 —, sans doute aussi nombre de navires attachés à Gênes ont-ils un âge respectable du fait que les nouvelles unités ont été inscrites dans les compartiments du « Mezzogiorno » notamment à Palerme où les sociétés sont exemptes 10 ans d'impôt et peuvent émettre des actions au porteur. Il reste que Gênes dispose en 1963 de 2 450 000 tonneaux représentant 426 unités à propulsion mécanique, sans tenir compte de quelque 130 voiliers à moteur auxiliaire totalisant plus de 4 000 tonnes et représentant plus de 10 % de la marine à voiles italienne.

Il faut y ajouter deux faits. Le premier c'est que si, seule des 4 grandes compagnies constituant la « Finmare », la Société Italia a son siège et sa direction générale à Gênes, les trois autres compagnies nationalisées y ont « leur véritable centre d'action, y effectuent une part notable du trafic et développent des complexes d'activités touchant à nombre d'intérêts gênois de premier ordre ». La chose est d'importance car la Finmare disposait en fin 1959 de 93 navires totalisant 657 000 tonneaux dont un quart seulement âgés de plus de 20 ans et qu'un programme de modernisation lui donnera en 1964 13 navires neufs jaugeant globalement plus de 170 000 tonneaux en remplacement des 33 plus vieilles unités.

Le second, c'est que les sièges européens des deux principales compagnies des Etats-Unis sont installés à Gênes et que la plupart des compagnies étrangères importantes y sont représentées par l'intermédiaire de l'une des 139 agences maritimes inscrites au Registre du Commerce.

Gênes est ainsi tête de ligne ou escale pour 189 lignes régulières, desservies par 363 départs mensuels.

La grande infériorité de Gênes qui se situait sur le plan du mouvement passagers, terriblement réduit par la concurrence aérienne et la restriction de l'émigration, est en passe de s'atténuer. Il a fallu longtemps pour mettre en service l'Aéroport Cristoforo Colombo et un grave accident en Sardaigne a causé quelques difficultés. On se plaint encore au printemps 1963 de la rareté des dessertes régulières au départ de Gênes. L'Aéroport connaît un certain mouvement d'avions-taxi mais on attend des lignes vers Londres et Francfort et on en est toujours réduit aux 2 parcours Milan-Gênes-Sardaigne et Gênes-Rome. Par contre, le développement et la modernisation des liaisons maritimes avec les ports italiens, tout spécialement avec Porto Torres, a permis de sauter de moins de 52 000 passages dans le 1er semestre 1960 à plus de 123 000 dans les six premiers mois de 1963 (5). Et de grands projets tendent à développer des croisières à tarif modéré qui feraient en quelque sorte renaître le cabotage éliminé par la voie ferrée littorale il y a quelque cent ans.

(4) (290) p. 85 indique pour Anvers 400 T., pour Marseille 360, pour Hambourg 250, pour Liverpool 220. Valeurs pour 1953. Sur le mouvement de marchandises par mètre linéaire de quai de Gênes dans les années récentes. (224) p. 35. Avec le tonnage de 1963 dont la progression correspond à plus de 1/5e de l'augmentation de trafic national, on est aux abords de 1 500 t. au mètre linéaire.

(5) (75) Mars 1963, Rassegna, pp. XII-XIII — Août 1963, Rassegna, pp. V et VI.

2) **La ville.**

Il faudrait peut-être inclure dans le port cette extraordinaire bordure urbaine que constituent la Via Gramsci avec le Palais San Giorgio moitié gothique moitié moderne, siège du Consorzio Autonomo del Porto et la Piazza Caricamento, la place du chargement ou des charrois, dont les arcades sont le royaume des navigateurs et des dockers qui y ont leur bourse du travail ainsi que le paradis de ces multiples métiers interlopes qui fleurissent dans tous les grands ports. Mais ici, dans ce quartier de Sottoripa, le port se mêle à la cité.

La ville déborde largement le port en longitude; alors que celui-ci ne dépasse guère Multedo à l'Ouest dans les plus généreuses estimations et l'embouchure du Bisagno, celle-là englobe jusqu'à Voltri d'un côté et Nervi de l'autre. Escaladant d'autre part les collines elle finit par occuper 23 500 hectares et ses aspects sont d'une déconcertante variété.

Dès la première approche s'individualisent trois ensembles. Le premier se développe, autour de la place De Ferrari lieu géographique des Banques, de la Bourse des spectacles, des cafés, snacks et brasseries où se pressent hommes d'affaires et employés entre 12 h 30 et 14 h., par la Via Balbi sur laquelle ouvre l'Université, la Via Garibaldi où siègent la Chambre de Commerce et les principales librairies, les très commerçantes Via du XXV Avril et Via Roma, la Via du XX Septembre plus fournie de commerces encore, la Via Dante dominée par le gratte ciel de l'horloge : 28 étages de bureaux faisant face à l'énorme Poste Centrale, la Piazza Corvetto avec ses jardins et la Préfecture, la Piazza Matteoti et la Via San Lorenzo avec leurs palais particuliers discrètement dissimulés par des entrées modestes, le Palais de Justice et la Cathédrale. Là est le Centre, le domaine des affaires, du moins le jour, car il se vide à 18 h. et ce qui reste dort à 21, qui communique avec le port par une série de « carugi », ces ruelles si étroites qu'elles ne sont que des balafres obscures, mais surchargées de magasins et de vie.

Un second ensemble débute avec les hauteurs de la place Carignano et de l'hôpital Galliera auxquelles on accède par le « Ponte Monumentale » de C. Gamba construit en 1895, ou par les ascenseurs de la Via XX Settembre, mais qui se développe surtout à l'Est de la Piazza delle Vittorie, depuis le Corso Buenos Aires, la Via Barabino et le Corso Torino jusqu'à Nervi, avec des aspects résidentiels, la prépondérance des commerces de détail et une enflure de personnel domestique.

Enfin, enveloppant les deux éléments précédents et s'étalant largement à l'O. où nous les avons trouvés parmi les usines, sont les résidences d'ouvriers et d'employés, denses comme autour de la Via del Mercato au nom suggestif, plus lâches à mesure qu'on s'éloigne du centre soit pour escalader les pentes septentrionales soit pour se glisser entre les entrepôts et les établissements industriels vers Voltri, le long du Polcevera ou même du Bisagno.

Dans le détail la diversité est extrême depuis les élégantes boutiques de la Via Roma jusqu'aux oiselleries exotiques et aux tavernes à matelots de S. Giovanni di Prè. Le contraste est partout — en plein quartier résidentiel Boccadasse reste une marine de pêcheurs — et il se marque dans les densités : 79 000 habitants au km^2 dans le quartier du Molo, 8 000 à San Teodoro, 400 à Apparizione, 4 000 à Quarto. Prodigieusement étalée de Voltri à Nervi et de Sottoripa à S. Olcese, le Grand Gênes est à lui seul, une véritable province dont chaque place et chaque rue à sa vie et sa structure propres.

Cette diversité un peu anarchique témoigne de la multiplicité et de la vie foisonnante des fonctions urbaines. Toute pénétrée par les prolongements et les projections de la bouillonnante vie du port, Gênes est incontestablement aussi une capitale, un centre financier et un marché considérable.

Le rôle de direction ne vaut pas qu'on s'y arrête tant il est évident : rien qui se fasse en Ligurie sans initiative gênoise ou accord de la capitale, seule à jouir d'une large audience dans le système fédératif et provincial de la République Italienne. Il faut cependant insister sur l'autorité fondamentale de la Chambre de Commerce et ne pas négliger une fonction intellectuelle qui ne se manifeste pas seulement par l'Université et ses instituts spécialisés, d'Economie Internationale et de Géophysique notamment, mais encore dans les domaines appliqués de la navigation, du commerce et de la vente, de l'apprentissage et qui prend une importance certaine dans une région assez mal pourvue.

C'est un fait que la bourse aux valeurs de Gênes n'a qu'une activité réduite mais il en va tout autrement des autres activités financières. En 1959, la Bourse de Gênes n'a traité que 52 000 actions et obligations : c'est à peine le vingtième du total de titres traités par l'ensemble des bourses italiennes et la bourse de Gênes ne vient qu'au quatrième rang national loin derrière celles de Milan, de Rome et de Turin qui s'adjugent respectivement 62,13 et 10 % des opérations italiennes [6]. Aucun des six instituts de Crédit public n'a son siège à Gênes. Le

(6) Bulletin de la Chambre de Commerce de Milan; année 1959; au cours de cette année 898 524 titres ont été vendus et achetés en Italie.

« Credito Italiano » dont le capital versé est de 1 750 millions de Lires et dont les réserves s'élèvent à 1 800 millions, qui dispose de 266 filiales en Italie et de comptoirs à Bombay, Buenos Ayres, Francfort sur le Main, Londres, New York, Paris, Sao Paulo et Zurich conserve par contre son siège à Gênes bien que sa Direction Générale soit à Milan. La Caisse d'Epargne de Gênes, septième d'Italie, disposait au 31 décembre 1959 de quelques 75 milliards de Lires de dépôts. A côté d'une série de moindres, quatre des six banques de crédit privé ont leur siège à Gênes ce qui vaut à la cité une belle floraison de comptoirs. La seule caisse d'Epargne compte 10 agences dans le centre de la Direction générale de la Via Chiossone, 13 dans le « Grand Gênes », 19 dans la province, 7 dans la province d'Imperia, 6 dans la province de Savone, une encore dans la province de la Spezia. Enfin Gênes tient une place éminente dans le domaine des assurances. Des 46 compagnies opérant en Italie dans les transports maritimes, 10 ont leur siège à Gênes et elles comptent parmi les plus importantes puisque le montant des primes souscrites à leurs guichets représentait près de 10 milliards de Lires sur un volume italien total d'un peu plus de 23. Il faudrait ajouter le chiffre d'affaires de nombre d'autres compagnies italiennes ou étrangères qui ne disposent que d'une représentation gênoise mais dont l'activité est forte. On se trouve alors en présence d'une masse de dépôts considérable — compte courant exclus, ils s'élevaient à près de 420 milliards de Lires au 1er janvier 1960 pour les seules établissements de crédit et l'administration postale, ce qui représente déjà plus de 240 000 Lires par tête d'habitant contre une moyenne de 93 000 pour l'ensemble de l'Italie; encore faudrait-il joindre à cette masse un autre volume important d'origine externe et le rapport entre emploi et dépôts est particulièrement fort puisqu'au financement de l'activité économique locale s'emploient des fonds recueillis hors de la cité (7).

Des calculs dont l'intention est louable ont estimé que le territoire qui gravite « normalement autour du centre gênois pour les achats au détail de produits non communs d'une certaine valeur, requérant par conséquent l'approche de plusieurs commerce », a un quotient de marché de 3,22 % du total italien et occupe le 5e rang après celui de Milan (10,53), celui de Rome (8,74), celui de Naples (4,87) et celui de Turin (4,50) (8). Du moins peut-on assurer que viennent s'approvisionner au détail à Gênes non seulement tout le territoire que cette étude englobe sous le nom de « gênois » mais encore des marges appréciables de la province d'Alexandrie et du Chiavarais tandis que Gênes est le grand fournisseur des grossistes de la majeure partie de la Ligurie, de tout le sud de la province d'Alexandrie, du Piémont Sud Oriental et de la haute Trebbie jusqu'à Bobbio.

L'importance de la desserte locale enfin se manifeste dans l'ampleur du marché de gros et le foisonnement des points de vente et des petits détaillants. Au cours de l'année 1959, Gênes a consommé plus de 840 000 quintaux de légumes, pommes de terre comprises, plus d'un million de quintaux de fruits frais et près de 1 000 quintaux de fruits secs. Plus de 38 000 quintaux de viande de basse-cour, plus de 100 millions d'œufs et 90 quintaux de gibier. Les poissonneries ont distribué près de 45 000 quintaux de poissons, crustacés et mollusques. Enfin l'abattage a porté sur près de 49 000 têtes de bovins, près de 43 000 d'ovins et de caprins, plus de 12 000 porcs et plus de 1 500 chevaux (9). Le recensement de 1951 dénombrait plus de 23 000 emplois dans le commerce de détail et, au début de 1963, la Chambre de Commerce admet près de 15 600 comestibles et plus de 2 200 marchands ambulants (10).

Port et ville intimement liés constituent ainsi un ensemble commercial et tertiaire d'une singulière puissance. Le Grand Gênes mobilisait près de 40 000 personnes dans les transports, plus de 8 000 dans le commerce de gros, plus de 3 000 dans les activités auxiliaires du commerce, près de 5 400 dans le crédit, l'assurance, la gestion financière en 1951. Dix ans plus tard l'emploi dans les transports frise les 50 000, celui du commerce de gros a largement dépassé les 10 000, les commerces de détail fixes et ambulants en mobilisent plus de 30 000, les assurances et les activités financières plus de 7 000 encore (11).

3) L'appoint des apophyses et les faiblesses.

A mesure qu'on s'éloigne de Gênes cette puissance faiblit. Pourtant non seulement les banlieues internes et les rivages mais encore les agglomérations de la Scrivia et de la Scoffera offrent encore des équipements tertiaires non négligeables. Les trois exemples de Campomorone, de Busalla et de Casella l'établissent clairement : à côté de leurs écoles, de leurs services postaux assurant deux distributions quotidiennes, de leurs ser-

(7) (96) Chap. XII. Pour les années 1960 et suivantes : (75) Rassegna, passim et (77), 7, Credito.
(8) (96) Chap. VIII. 4. pp. 87-88.
(9) (96) Chap. VIII-4, tableau 87 : Movimiento nei mercati all'in grosso del Capoluogo. Pour les années 1960 et postérieures : (77) - 12, Consumi, et (75) Rassegna, *passim*, notamment avril 1963, p. XVI.
(10) (75) Avril 1963, Rassegna, p. XIII, Licenze ed equilibrio commerciale (96), chap. VIII, 6.
(11) (20), (21), (96), chap. VIII et XII.

vices publics et municipaux elles sont honorablement pourvues de transports, de professions libérales, d'organes de distribution et de distraction.

— *A Campomorone,* deux courriers assurent 40 trajets quotidiens vers Pontedecimo. Pour ses 6 000 habitants le service de santé compte 4 médecins, 2 dentistes, 1 accoucheuse, 1 pharmacie, 1 ambulance automobile, 1 vétérinaire. Les bars sont 3, les épiceries 36, les fruitiers 18, les boulangers 10, les débits de sel et tabac 11, les librairies-papeteries-dépôts de journaux 8, les coiffeurs 10 comme les boulangers, les cinémas 2 et, à côté d'un taxi et d'une entreprise de location d'auto, apparaissent une succursale bancaire et plusieurs agents d'assurance.

— Un peu plus lointaine, *Busalla* rattache encore ses 5 200 résidents à Gênes par 33 courriers routiers et 9 couples de trains quotidiens sans compter 6 taxis. Outre ses 3 médecins, son accoucheuse, ses 2 pharmacies, son auto ambulance elle dispose d'un hôpital de 21 lits. Ses 8 cafés, ses 30 magasins d'alimentation, ses 9 boulangeries et pâtisseries, ses 6 débits de tabac, ses 9 coiffeurs, ses 2 papeteries s'accompagnent de plusieurs bouchers, de 3 magasins de meubles et de 11 d'habillement. A ses 2 cinémas s'ajoute un dancing.

— Tête de ligne du chemin de fer de Sant'Olcese et étape sur la rocade Plaine padane-Riviera du Levant, *Casella* dispose de 4 services d'autocars vers Gênes et, pour ses 1 300 habitants de 2 garages et d'autant de stations service, 3 taxis et 1 service de location auto, 2 quincailleries, 2 merceries, 2 boutiques d'habillement, 1 médecin, 1 dentiste, 1 accoucheuse, 1 pharmacie, 1 ambulance, 1 dispensaire, 1 vétérinaire, 20 comestibles, 5 bouchers et autant de boulangers, 4 tabacs, 5 coiffeurs, 4 cafés ou bars, 2 papeteries journaux, 1 cinéma.

La trentaine de communes qui entourent Gênes accompagnent ainsi les hauts niveaux tertiaires de la capitale et pour l'ensemble de la province la proportion de commerce est très supérieure à la moyenne nationale [12]. Dans l'ensemble de ce secteur, il est clair d'autre part que ce sont les formes commerciales proprement dites qui l'emportent, grand trafic ou petite distribution, et la fonction d'accueil elle-même ne prend que rarement une tonalité touristique. Sur le rivage le groupe hôtelier gênois est puissamment outillé avec Gênes dont la capacité réceptive est de l'ordre de celle de Cannes, et ses flanquements de Pegli et d'Arenzano à l'Ouest, de Nervi, Bogliasco, Pieve, Sori, Camogli et jusqu'à Uscio, petite station de cure, à l'Est. Dans l'arrière pays les centres d'accueil et d'étape sont relativement nombreux notamment dans la haute Stura et surtout dans la vallée de la Scrivia où les équipements prennent parfois des valeurs respectables comme à Torriglia. Le calcul précise que le groupe littoral s'assure 8 % de l'équipement hôtelier total de nos rivages et l'intérieur 1,5 % encore.

Par contre le camping se réduit à 3 500 m² à Pegli et le double à Recco. Ce n'est guère qu'à Pegli que les locations chez les particuliers prennent de l'importance. Surtout l'hôtellerie gênoise est destinée à une clientèle de voyageurs, de passagers, d'hommes d'affaires non au séjour d'agrément. C'est dans le centre, autour de la place de Ferrari et de la majestueuse avenue du XX Settembre, bordée de ses riches arcades, à deux pas de la Bourse, de la Chambre de Commerce, des gratte-ciels et des immeubles à longues ailes qui abritent les sièges sociaux que sont installés le confortable Bristol et le sérieux Minerva, parmi une trentaine d'autres. C'est centré sur la place Principe que se développe un second noyau avec les quelques trois cent cinquante lits du somptueux Colombia Excelsior, entre la gare maritime et la principale station de chemin de fer. C'est enfin à côté de la seconde gare ferroviaire, celle de Brignole, que s'est établi le troisième centre où l'Astoria, l'Assaroti et le Moderno Verdi offrent près de quatre cents places. Localisation éloquente ! et la faible capacité relative, pour un centre de l'importance de Gênes, confirme l'absence de saison.

Au total à peine quelques centres d'exploitation du séjour touristique, un peu plus élégants à l'Est, un peu plus populaires vers le Ponant, quelques efforts pour attirer la clientèle comme à Camogli avec sa pittoresque « Sagra del Pesce » où chacun plonge son poisson dans une énorme poële à frire de plusieurs mètres de diamètre mais surtout de petites plages à l'usage des citadins pour leurs loisirs vespéraux et dominicaux et, finalement, des résultats modestes qui ont cessé de progresser : tant pour les arrivées que pour les nuitées, 1962 est inférieur à 1961 [13]. Les formes classiques du grand et du petit commerce retiennent l'essentiel de l'intérêt et peut-être suffisent elles [14].

(12) (96) chap. VIII, notamment 6 : le commerce de détail. Dans les années 1958-59 on comptait un commerce fixe (par opposition aux ambulants, encore nombreux en Italie) pour 53 habitants contre 65 en moyenne pour l'ensemble national. De même 1 pour 107 au lieu de 1 pour 172 dans l'alimentation, 1 restaurant pour 396 contre 1 pour 542 et 1 débit de boissons pour 546 au lieu de 1 pour 569.

(13) En 1962 : 641 244 arrivées d'italiens et 1 855 670 journées de présence pour 636 472 et 1 815 486 l'année précédente. Mais pour les étrangers 402 105 et 1 128 729 en 1962 contre 421 686 et 1 133 901 en 1961.

(75) Juin 1963, Rassegna, p. XIII, Il turismo : resultati a perspettive. Il s'agit de données pour l'ensemble de la province et englobant toutes les formes d'hôtellerie.

(14) Plus significatifs que les valeurs numériques précédentes :

— « *Le tourisme à Gênes* » art. de Borelli (75) fév. 1953, pp. 87. « le mouvement touristique à Gênes est fort mince... La galerie du Palais Blanc reçoit 4 000 visiteurs par an contre 200 000 pour les Offices de Florence... les quelque 600 000 passagers qui débarquent sont des météores... ».

— Corriere Mercantile du 3 janv. 1959, sous le titre « Gênes et le tourisme », le journal répond à la lettre d'un lecteur

L'agriculture en tout cas paraît bien délaissée. La vallée du Bisagno juxtapose un aval qui constitue une banlieue typique et un amont déjà pastoral. Des pommiers fleurissent Sant'Olcese, Serra Ricco et Orero au printemps. Mais sur les hauteurs de Coronata, le petit vignoble qui donnait les crus de Cornigliano fait figure de relique. Le Val Polcevera n'est guère mieux doté. Très vite on passe sur les versants à des incultes qui poussent jusqu'au rivage. Les cultures florales se réduisent à des plants d'ornement auxquelles suffisent quelques serres et pépinières. Melae, qui n'est qu'à une centaine de mètres d'altitude et qu'on atteint depuis la via Aurelia en 16 km ne produit que 30 % de la viande de bœuf que consomment ses 2 700 habitants, 20 % de ses fruits, à peine autant de ses légumes, tout juste 10 % de sa viande de mouton. Dans les vallées internes c'est à peine mieux et la coltura promiscua y prend vite des formes attardées et de faible profit : l'agriculture gênoise est « une cendrillon qui exige des soins croissants » (15).

II. — LES LIMITES DU COMMERCE SAVONAIS

Dans le domaine savonais ni le port ni la ville n'offrent un équipement et une activité commerciaux comparables à ce qu'offre le compartiment gênois et l'arrière pays est aussi moins pourvu et moins animé de négoce tandis que l'exploitation du séjour temporaire prend au contraire plus d'importance et que l'agriculture fait l'objet de plus de soins.

1) Un port réduit et largement industriel.

L'infériorité portuaire savonaise apparaît d'abord dans les dimensions. Devant Savone se développe une première série d'installations en colimaçon et gagnant vers l'E. Elles comportent en premier lieu le Vieux Port et la Vieille Darse, centrés sur la « torretta Leon Pancaldo », les bureaux du Port Autonome et de la Capitainerie dont les quais ne tolèrent parfois que 3 m 30 de tirant d'eau. Au-delà d'une vaste plateforme où s'entassent hangars, magasins et douane c'est la Darsa Nuova, pentagone rassemblant 8 quais permettant des tirants de 9 à 10 m et desservis par des faisceaux de rails constituant une véritable gare. Au NE la « Calata Paolo Boselli » prolongée par le « Molo Sopraflutto » comporte 5 quais à fort tirant équipés de ponts élévateurs. En face, enfin, le « Molo Sottoflutto » et les bennes de la Station charbonnière de la « Funivia » de San Giuseppe di Cairo sont desservis par un accostage de 10-11 m le long du chenal d'entrée de ce premier port.

Au N. de l'éperon portant l'ancienne forteresse, aujourd'hui promenade et flanquée de jardins, s'allonge d'autre part, la rade de Vado qui porte la seconde série d'installations. Elles débutent par le ponton de la Sté Caltex long de 435 m, disposant, en bout, de 9 m 45 de tirant d'eau et flanqué d'une sealine. Cet équipement dont les bouées avancent d'1 kilomètre au-delà de l'appontement offre un tirant de 12 m 50 autorisant l'accostage de gros pétroliers; il constitue le point de départ de l'Oléoduc de la Société SARPOM qui, par la vallée du Quezzola, les pentes de Cadibone, les collines de Montechiaro, la vallée de l'Erro, le Val Lomellina, aboutit à Trecate et aux raffineries de St Martin; il est doté d'une station de 3 pompes, chacune de 43 000 litres à l'heure. L'outillage de la rade se complète par 3 autres appontements jusqu'à l'ancien petit port de Vado : appontement de la Shell atteignant, au bout de ses 420 m, des profondeurs de près de 10 m comme en tête de celui de la Caltex, appontement de l'Esso italienne atteignant encore les mêmes fonds en 350 m, enfin un dernier appontement conduisant toujours à la même profondeur en tête de ses 310 m et dont l'originalité consiste dans une multiplicité d'usagers qui se traduit par un équipement plus varié : l'extrémité sert à l'A.G.I.P. pour le déchargement des gaz liquides, la moitié la plus avancée en mer relève de la « Vado Alti Forni e Acciaierie »; la moitié la plus proche du rivage est utilisée par la Sté Fornicoke, soit pour son propre compte soit, jadis, pour le compte de la Sté Monteponi, pour le chargement et le déchargement de petits navires et de chalands à l'aide de 2 grues électriques et d'un funiculaire.

inquiet de ne pas voir s'implanter le tourisme de masse à Gênes : « la mer de Gênes est un instrument (de travail)... qui vit là s'y adapte, qui a des parents lui offrant le moyen d'épargner le prix de la pension y vient... là où une plage existe, la mer est sale à ce point que tous ceux qui le peuvent, fussent-ils gênois, vont se baigner ailleurs... S'arrête à Gênes qui y a intérêt, tout autre fuit terrorisé pour s'évader au plus tôt de l'infernal trafic urbain ».

— (75) Mars 1956 : « *Alberghi & Turismo* » : vigoureuses protestations contre la fermeture « à l'heure des poules » des lieux publics et établissements distractifs qui interdisent toute vie nocturne normale et de jouir de l'illumination du port et des navires ». De fait Gênes est une ville morte dès 9 heures du soir.

(15) (75) Juin 1963, Rassegna, p. XV : 24 L'agricoltura e una ceneterola che merita cure crescenti et [25], Necessario sincronizzare l'agricoltura con le esigenze del mercato.

Tel quel l'ensemble portuaire savonais dispose de quelques 3 200 m de quais équipés d'une quarantaine d'engins de levage, d'une vingtaine de kilomètres de rails, de 112 000 m² de magasins sans compter les silos de la Funivia d'une capacité de 12 000 tonnes et de 1 500 m d'appontements dotés de sealines. Ce sont des éléments non négligeables; dans son ensemble pourtant le système portuaire savonais est à peine équivalent au 1/6e ou au 1/7e de celui de Gênes.

Cet outillage comporte des traits de modernisme et de haute mécanisation qui lui permettent une rentabilité élevée. Etablie à quelques 1 300 t au m linéaire de quai en 1960-61, la cadence est supérieure encore à celle de Gênes. Le mouvement marchandises savonais est proportionnellement plus fort : 6 400 000 tonnes en 1962 pour 28 000 000.

Dans la perspective qui nous retient cependant il reste que l'organisme savonais ne manipule pas le quart du tonnage gênois et, surtout, que les marchandises manutentionnées à Savone sont beaucoup moins propres à développer une activité strictement commerciale.

MOUVEMENT DU PORT DE SAVONE EN 1962. VENTILATION PAR CATÉGORIES DE MARCHANDISES (%).

	Entrées	Sorties
Prod. alim., boissons	1.75	17.01
Graisses, oléagineux	0.10	0.02
Prod. chimiques	3.03	19.93
Caoutchouc	0.01	0.34
Bois et Liège	0.64	1.97
Cellulose. Papier	6.68	0.38
Cuirs-Peaux	-	0.07
Textiles	-	0.12
Habillement	-	-
Charbon. Huiles Minér.	76.36	5.40
Minéraux	3.71	1.54
Minerais métalliques et métaux travaillés	7.62	41.62
Machines, véhicules	0.06	3.14
Divers	0.02	0.54

Source : Porto di Savona-Piemonte.

La ventilation par catégories de marchandises entrées et sorties fait apparaître une prépondérance écrasante des produits de masse et en vrac. La fonction des ports de Savone est d'alimenter le Piémont, sa propre province et la Lombardie en produits lourds et de base (42, 33 et 15 % des expéditions vers l'intérieur). L'acheminement se fait pour une large part par conduites tubulaires et bennes téléphériques : plus de 1 363 000 t de pétroles vers Trecate sur un total de 2 137 000 et près de 2 millions de t de charbon sur 2 350 000. Le ton est donné par les appontements et la station de pompage de Vado ainsi que par le téléphérique qui joint le meilleur quai du port au groupe industriel de S. Giuseppe. Une partie considérable du trafic savonais ne donne lieu à aucune manutention ni passage d'une main à une autre ou relève de l'industrie utilisatrice elle-même et les colis et marchandises de haute valeur sont réduits à la portion congrue.

Enfin, Savone-Vado n'est ni port d'armement, ni escale, ni tête de ligne et l'absence de gare maritime y est flagrante. Les lignes régulières s'y réduisent à une dizaine, les départs mensuels à une cinquantaine dont 37 pour la seule Sardaigne. Le bunkerage y est limité à 41 000 tonnes (1962). Le paquebot qui fait escale à Villefranche ou à Cannes ignore Savone, le navire mixte y est rare et si l'on compte un mouvement annuel de 318 navigateurs c'est à peine si 26 passagers se sont embarqués et si 67 ont débarqué en 1962.

Dans ces conditions le personnel mobilisé est modeste. Ce qu'il y a de plus important c'est le remorquage, obligatoire pour tout bâtiment de plus de 500 tonneaux, et le spectacle du troupeau de remarqueurs embossés au pied de la Tour Pancaldo est l'un des plus caractéristiques du port. Pour le reste, toutes compagnies comprises (Pipo Rebagliati, Pesatori, Imbarchi-Sbarchi de Vado) et toutes catégories de travailleurs comptées, le complexe ne mobilise guère que 1 350 travailleurs de force. De même, en comptant les Trasporti Marittimi Bertani on ne dénombre qu'une dizaine d'importantes Agences Maritimes et de Transitaires.

2) Des agglomérations à fonctions limitées.

De même que le port est commercialement modeste, la connurbation savonaise n'est qu'un centre de négoce de second ordre et aucune autre fonction tertiaire n'y prend d'élan. D'abord l'ampleur savonaise est restreinte. Même en associant Savone-Vado et Albissola Marina qui se rejoignent, la connurbation manque de profondeur. Derrière un petit centre grossi au N. de la Via Aurelia, Vado, s'éparpille vite en écarts, Bossarino est déjà un village indépendant et San Ermete est un hameau rural encore desservi par un omnibus haut perché tiré par un mulet. Zinola n'est qu'une file de constructions en bord de route. Savone même s'achève vite au dernier coude du Letimbro d'un côté, au premier replat de l'autre, comme Albissola. Quant aux enveloppes : en mettant les choses au mieux elles se réduisent à deux communes : Quiliano et Bergeggi. Tout compté on atteint à peine le dixième du peuplement gênois.

D'autre part, si les petits magasins ne font pas défaut, les artères pourvues de boutiques élégantes et de vastes devantures sont rares. Le centre se réduit à une vieille ville, aérée mais restée fort calme, autour de la Place des Martyrs de la Liberté, du vieil hôpital, du Palais de Justice, de l'Hôtel de Ville et de la Cathédrale où les cabinets des professions libérales l'emportent sur les commerces et à un quartier qu'animent un peu plus la Poste, la Préfecture et surtout la Via Paléocapa joignant la gare aux bureaux du port, à la Chambre de Commerce, à l'Ente Portuale, à l'Ufficio Provinciale. Ainsi s'affirme une allure de petite capitale locale dont le rôle de marché, de centre financier et le rayonnement des services commerciaux s'arrêtent parfois avant d'atteindre les limites de la province et n'interviennent souvent qu'en relais. Pour la population résidente en 1962, Savone est près de 11 fois inférieure à Gênes. Compte tenu des ouvriers employés dans les Bormida, la masse de ses actifs est plus de 10 fois moindre. Or, si elle n'emploie que 9 fois moins d'hommes dans le petit commerce fixe ou ambulant, elle en mobilise près de 12 fois moins dans le commerce de gros, 12 fois moins aussi dans les transports, près de 14 fois moins dans le crédit et l'assurance. Ajouter Vado et Quiliano ne ferait qu'accentuer la disparité puisque l'une et l'autre sont à dominante industrielle.

Sur le versant padan, Carcare, Altare, Millesimo et surtout Cairo, dont la rue principale révèle dès le premier contact une réelle abondance de commerces et de services, revêtent l'aspect de bourgs. Pourtant, l'équipement tertiaire est souvent incomplet. A Carcare, à Altare, à Millesimo, ce sont surtout les détaillants qui font nombre et, parmi eux, les petits commerçants de l'alimentation. A Cairo, c'est un fort contingent de cheminots qui gonfle l'effectif tertiaire. Et dans tous les cas, il s'agit finalement de servir l'industrie : les clients sont des ouvriers comme ceux de Plodio ou de Cosseria, villages dortoirs où le commerce ne mobilise que 2,5 et 5 % des actifs, et les 3 500 wagons traités à la gare de S. Giuseppe de Cairo chaque mois sont au service des grands établissements industriels de la Bormida orientale autant que du ravitaillement piémontais. Bref, les agglomérations du savonais n'ont le plus souvent qu'une fonction de desserte locale sinon domestique.

3) Accueil saisonnier et résistances agricoles.

C'est du voyage d'affaires et dans une moindre mesure du gîte d'étape que procèdent l'équipement hôtelier de Savone rassemblée autour de la gare et celui, bien modeste, des bourgades bormidiennes. C'est des vacances de familles ouvrières qu'est né un petit accueil estival dans la lourde montagne des « bric » et des « pian ». Par contre de part et d'autre de Savone et de Vado l'exploitation du séjour d'été prend de l'ampleur sur le rivage et revêt une allure systématique.

Le camping ne dispose encore que de peu de place ; c'est pourtant déjà mieux que sur le golfe de Gênes : 4 000 m à Pietra, 40 000 en 3 camps à Loano, une trentaine de milles à Albissola Superiore. L'hôtellerie s'étoffe : 68 chambres et 127 lits seulement à Borghetto S. Spirito — à peine plus qu'à Calizzano — mais plus de 1 200 et 2 200 à Loano, 660 et 1 200 à Pietra, 97 et 200 dans la modeste Borgio Verezzi qui n'a guère que 1 500 résidents, 2 670 et 4 100 à Finale, 200 et 400 à Noli, 880 et plus de 1 600 à Spotorno, 340 et 626 à Albissola Marina qui borde l'Aurelia de bars rutilants, 100 et 200 à Albissola Capo, près de 840 et plus de 1 500 à Celle, près de 2 000 et plus de 3 500 à Varazze; bref, près d'une douzaine de stations dont deux, Finale et Varazze offrant chacune plus de 2 % de la capacité réceptive totale de nos rivages et, au total plus de 9 % de cette capacité sans rien devoir à d'autres formes que touristiques [16]. De plus, la location non hôtelière d'une part et la résidence secondaire de l'autre apportent de sérieux appoints. Les locations de particuliers doublent la capacité hôtelière de Celle et de Spotorno. Elles sont plus importantes à Finale et à Varazze, doubles à Loano, triples à Albissola. Les pentes d'Albissola Marina sont colonisées par la résidence secondaire jusqu'au-delà de l'autoroute. Finale

(16) (19) Appendice, Dati per Comune, provincia di Savona, pp. 283, 4.

avec ses multiples localités balnéaires de Marina et de Pia est ceinturée de villas estivales et vacancières. Varigotti offre encore des surfaces notables à ce genre de bâtisse et, sur le versant méridional de l'échine de la Madona d'Elena, face à l'île de Bergeggi, ont poussé comme des champignons plus de 60 villas, parfois un peu prétentieuses, dans le lotissement lancé à grand renfort de publicité de Torre del Mare.

Sans doute ne s'agit-il que d'une distribution en chapelet laissant des vides entre les grains des stations. Rarement aussi apparaissent des centres où l'emportent les chambres et appartements de catégories supérieures : l'importances des locations privées va de pair avec la « Locanda » et la « Zimmer frei ». Il n'en est pas moins certain que d'un côté une clientèle italienne et germanique de pouvoir ou de vouloir de dépense limité, de l'autre un contingent non négligeable de familles piémontaises et lombardes aisées permettent des profits d'une importance proportionnellement très supérieure à ceux du tourisme gênois. Elles sont mêmes suffisantes pour avoir relancé la vieille poterie d'Albissola. Un moment très atteinte, elle a trouvé un second souffle avec l'objet souvenir et la céramique décorative que produisent ses petits ateliers en plein renouveau et même quelques fabriques savonaises entraînées dans le mouvement. Enfin, le développement de l'accueil contribue avec l'éparpillement de l'habitat ouvrier à porter le petit commerce au niveau qu'il atteint dans le gênois et même un peu plus haut.

De même que l'industrie s'accompagne de villégiatures ouvrières dans le massif de Calizzano et le secteur de Sassello, elle va de pair avec un bien moindre abandon des champs que dans le domaine gênois. D'une part, en effet sur le versant septentrional, notamment dans le large bassin remblayé de Cairo, apparaît un système de cultures qui n'est pas sans analogies avec celui du Piémont méridional. Une large place y est faite aux labours sur lesquels le fourrage s'insère entre froment et maïs. Des exploitations de grande culture rationnelle ne sont pas exceptionnelles; il en est qui pratiquent l'irrigation par aspersion comme en Lombardie, parfois même avec addition de produits fertilisants. Il existe des associations et des coopératives comme, par exemple à Calizzano, la CEMOPA. Là se concentrent la quasi totalité des quelques 15 000 bovins de la Province de Savone et la pomme de terre rend cent quintaux à l'hectare contre moins de 90 en moyenne en Italie, 75 dans les Alpes-Maritimes, moins encore dans le Var.

D'autre part, plus à l'amont, l'ouvrier se livre encore à quelques besognes agricoles en dehors de ses heures d'usine et un genre de vie mixte s'est établi.

Enfin, entre les grains du chapelet des stations d'accueil littorales, s'épanouissent des formes agricoles évoluées et de rapport. Les olivettes n'occupent plus que les versants. Au-dessous, mêlée aux emblavures et aux cultures fourragères, également en recul, la vigne cède progressivement la place aux fruitiers, parmi lesquels le poirier prend une place de choix. Tout en bas, enfin, fruitiers et jardinage, couvrent le trottoir littoral et les basses vallées, séparant volontiers des vergers d'abricotiers et de pêchers et des champs maraîchers qui fournissent les uns et les autres des produits de haute qualité pourvoyant non seulement aux besoins accrus des saisons d'accueil mais encore à une sérieuse exportation, surtout à l'Ouest de Vado où s'ébauche le Ponant.

Il est clair dans ces conditions que gênois et savonais diffèrent essentiellement du fait de l'importance qu'y prend le grand commerce, le trafic portuaire et qu'ils font une part différente à l'emploi industriel parce que le port ne s'y est pas développé du même pas. Il s'agit de savoir les raisons de ces expansions inégales.

III. — LA PRÉFÉRENCE PORTUAIRE GÊNOISE

C'est un peu avant le milieu du XIX[e] siècle que Gênes prend l'élan qui la porte au premier rang des ports italiens et quelques années plus tard celui qui en fera l'un des centres industriels majeurs de la Méditerranée. On perçoit donc le lien classique et caractéristique des complexes portuaires que laissait déjà présager la gamme des productions gênoises : un équipement industriel répondant à la fois aux besoins du trafic et à ceux de la puissance agglomération liée au port. L'élan vers l'industrie parait pourtant plus limité que dans d'autres cas, à Marseille par exemple. Si la croissance du mouvement portuaire est considérable elle est surtout le fait des entrées tandis que la part des exportations s'amenuise. Le rapport est de 1 à 4 ou 1 à 5 dans les années 1900, de 1 à 10 en 1962. De 1962 à 1963 les entrées croissant de 11 %, les sorties de 2 % [17]. Le déséquilibre est fort et la faiblesse en frêt de retour, tant de fois signalée, milite dans le même sens que l'importance prise par les marchandises générales et en colis.

(17) (77) 6, Trasporti e communicazioni, Porto di Genova, tabl. 54 et 55. Entrées 24 295 315 t en 1962, 27 214 843 t en 1963. Sorties 2 491 937 t en 1962, 2 544 566 en 1963.

A l'analyse, le parallélisme entre croissance portuaire et développement de la grande industrie se révèle très imparfait. Un divorce s'esquisse. Le grand trafic prend des allures de dominante tyrannique et la part qu'il accorde aux activités commerciales laisse transparaître les préférences profondément enracinées du secteur gênois.

1) Le faux parallélisme des croissances portuaire et industrielle.

Au début du XIX[e] siècle le port de Gênes est en crise caractérisée. On en a accusé la mainmise napoléonienne et il est certain que le blocus continental n'a guère favorisé le grand trafic maritime. Il n'a cependant fait qu'aggraver une situation déjà très détériorée. A la différence de ce qui fut pour Marseille dont on a très probablement exagéré le déclin au XVIII[e] siècle, Gênes est en plein marasme et l'époque a été marquée par un retour au placement immobilier. A partir de 1815, par contre, se manifeste un réveil : la République Gênoise est absorbée par l'Etat Sarde, elle en devient la grande porte et le trafic du port ne cesse de croître : 330 000 tonnes y sont bon an mal an chargées et déchargées entre 1815 et 1819, 440 000 entre 1945 et 49, 558 000 en moyenne de 1850 à 1854. Le mouvement s'accélère avec les réformes de Cavour : abaissement de tarifs douaniers et traités de Commerce de 1851 avec la France, l'Angleterre et la Belgique, construction des voies ferrées, Turin-Alexandrie-Busalla-Gênes inaugurée en 1853 puis Gênes-Voltri mise en service 3 ans plus tard, réorganisation et développement de la marine. Dès 1860 les moyennes quinquennales dépassent le million de tonnes, entre 1880 et 1884 le cap des 2 millions est franchi, en 1891 celui des 4, en 1901 celui des 5. Par la suite 6 temps s'individualisent : 1°) jusqu'en 1909 une phase de forte croissance portant le trafic à plus de 7 500 000 tonnes, 2°) de 1910 à 1917 une phase de progrès plus lents, 3°) entre 1918 et 1921 une chute aux abords de 5 millions de tonnes, 4°) une reprise jusqu'en 1928, 5°) une phase d'irrégularité où le maximum de 1928, 8 672 832 t, n'est jamais retrouvé, 6°) une brutale chute à presque rien dans les années 1940-45, suivie d'une remontée brillante qui ramène à plus de 4 700 000 t en 1946, à plus de 8 millions en 1950 et à plus de 31 en 1963 avec un redressement spectaculaire de la courbe à partir de 1953, à peine interrompu en 1958.

En même temps s'opère l'industrialisation. Le signe avant coureur en est l'installation à Sampierd'Arena par l'entreprise Ballaydier d'une fonderie qui, utilisant le combustible de la mine de Calibone, construisit en 1837 la première machine à vapeur fabriquée en Ligurie, puis se dota, deux ans plus tard d'un « four royal » c'est-à-dire alimenté au coke pour produire directement sa fonte. Mais l'essor date réellement de la construction du réseau ferré. Les premiers projets en sont discutés en 1840 et l'un des obstacles à sa réalisation est le défaut d'industrie mécanique et métallurgique. L'autorisation est donnée en 1845 et, en même temps, le gouvernement sarde affirme son intention de créer les usines et ateliers nécessaires à la construction du matériel ferroviaire et qu'il est prêt à financer. Un contrat est signé avec la firme Taylor et Prandi, un emplacement arrêté à Sampierd'Arena et les travaux d'installation commencent en 1847. Lorsque le premier rail atteint Gênes en 1853, l'établissement, passé entre temps à la Société Ansaldo, a déjà construit nombre de chaudières, 2 locomotives y sont fabriquées en 1854 et elle emploie 480 ouvriers en 1857. Parallèlement les établissements Ballaydier se développent et d'autres naissent et prospèrent aussi. En 1860 la Ballaydier emploie 200 personnes, la Westermann, fondée à Sestri en 1846, 250 à 300, la fonderie Robertson créée en 1851 à Sampierd'Arena 200 et autant encore dans une annexe à Sestri, la Agnesi et Cie des frères Orlando 400 à Borgo Pila et autour d'elles, de Sampierd'Arena à Rivarolo et Voltri gravitent la fonderie Bordin, Bollard et Cie, les ateliers Canale, les « Ferriere Tassara » toutes écloses entre 1845 et 48.

De même l'effort naval, en dépit du transfert de l'arsenal à La Spezia en 1869 et de beaucoup de réticences à se convertir aux coques métalliques, a un effet décisif. En 1853 deux des chaudières Ansaldo sont agréées pour équiper les navires et depuis quelques années déjà fonctionne l'atelier de la « Regia Darsa ». Entre 1860 et 1869 il est mis à l'eau près de 200 000 tonneaux contre moins de 50 000 dans la décennie précédente. Mais c'est surtout à partir de 1869-70 que la construction navale prend son essor tandis que le développement ferroviaire s'accentue et qu'affluent des commandes d'armement qui viennent encore accentuer les sollicitations à la métallurgie et à la mécanique. La Société Cravero s'installe sur les chantiers de la Foce (Bisagno) libérés par l'arsenal et où a été construit le premier brigantin en fer de la marine sarde. En 1873 l'Ansaldo édifie un premier chantier naval à Sampierd'Arena qui lance son premier vapeur en 1877 puis se transfère à Sestri en 1886 pour prendre plus d'ampleur. De 1883 à 1890 le personnel de l'Ansaldo double. En 1889, entrent en scène la « Ferriera Dufour e Bruzzo » de Bolzaneto, l'usine Delta de Cornigliano, la Societa Cooperativa dei Costruttori Navali employant respectivement 107, 153 et 111 ouvriers et les Cantieri del Tirreno. L'année suivante, 2 nouveaux actes de naissance : ceux des « Fuccine G. Fossati et Cie » de Sestri et de la Société Esercizio Bacini.

Avec les établissements nationaux et des chemins de fer parmi lesquels la Fonderie Royale de Gênes, la Direction Générale de l'Artillerie et les ateliers mécaniques de la Société Italienne pour les voies ferrées de la

Méditerranée mobilisant respectivement 639, 120 et 277 ouvriers le domaine gênois dispose désormais d'une solide armature métallurgique et mécanique.

TRAFIC DU PORT DE GÊNES (Tonnes)

Année	Entrées	Sorties	Total	Année	Entrées	Sorties	Total
1875	732 612	107 204	839 816	1929	6 832 402	1 585 923	8 418 325
1885	2 312 012	408 800	2 720 812	1930	6 420 628	1 408 791	7 649 419
1891	2 717 815	1 286 492	4 004 307	1931	5 717 527	1 389 771	7 107 298
1895	3 640 814	689 340	4 330 154	1932	5 082 680	1 347 997	6 430 677
1900	4 167 757	734 113	4 901 870	1933	5 401 581	1 471 382	6 872 963
1901	4 422 270	802 755	5 225 025	1934	6 193 318	1 394 222	7 587 540
1902	4 818 101	777 911	5 596 012	1935	6 865 911	1 520 991	8 386 902
1903	4 931 320	1 041 492	5 972 812	1936	4 724 814	1 592 518	6 317 332
1904	4 763 022	1 212 279	5 975 301	1937	5 922 770	1 753 134	7 675 904
1905	4 892 590	1 123 322	6 015 912	1938	5 674 664	1 599 308	7 273 972
1906	5 355 554	1 175 964	6 531 518	1939	6 644 777	1 690 050	8 334 827
1907	5 294 220	1 458 031	6 752 251	1940	3 422 314	1 176 712	4 599 026
1908	5 516 310	1 366 807	6 883 117	1941	1 435 534	710 150	3 145 684
1909	6 153 823	1 371 719	7 525 542	1942	1 315 497	705 164	2 020 661
1910	6 059 019	1 416 693	7 475 712	1943	422 116	386 359	808 475
1911	6 040 726	1 518 129	7 558 855	1944	165 358	130 107	295 465
1912	6 193 710	1 518 824	7 712 534	1945	1 165 027	53 728	1 218 755
1913	6 215 306	1 622 081	7 837 387	1946	4 312 882	389 948	4 702 830
1914	5 930 951	1 511 097	7 442 048	1947	6 141 369	638 010	6 779 379
1915	6 550 433	1 278 789	7 829 222	1948	5 518 118	1 098 678	6 616 796
1916	6 865 154	980 977	7 846 131	1949	6 327 487	1 237 599	7 565 086
1917	5 078 513	497 180	5 575 693	1950	6 799 164	1 202 347	8 001 511
1918	4 552 915	343 840	4 896 755	1951	6 900 024	1 455 731	8 355 755
1919	5 205 225	574 645	5 779 870	1952	6 859 501	1 289 804	8 149 305
1920	4 415 904	737 724	5 153 628	1953	7 717 394	1 238 156	8 955 550
1921	4 323 735	783 751	5 107 486	1954	8 780 596	1 339 864	10 120 460
1922	4 957 991	821 784	5 789 775	1955	10 454 308	1 600 041	12 054 349
1923	5 750 103	1 082 135	6 832 238	1956	12 038 642	2 022 292	14 060 934
1924	6 615 314	1 316 568	7 931 882	1957	13 871 044	2 485 741	16 356 785
1925	6 770 500	1 500 330	8 270 830	1958	13 297 269	2 603 197	15 900 466
1926	6 192 142	1 518 082	7 710 224	1959	13 802 397	2 831 650	16 633 947
1927	6 272 444	1 503 729	7 776 173	1960	17 459 137	3 186 666	20 645 803
1928	7 172 581	1 500 251	8 672 832	1961	19 404 309	3 206 279	22 610 558
				1962	24 295 315	3 764 438	28 059 753
Source C.A.P. de Gênes.				1963	27 214 843	4 119 757	31 334 600

Entre la phase ferroviaire et la phase navale s'ébauche en outre un puissant développement des textiles de l'industrie sucrière, des cuirs et des corps gras qui se prolonge pendant la seconde. En 1855 les filatures de coton ligures disposent d'un millier de métiers, en 1876 la circonscription de Gênes en compte près de 2 000 à elle seule et près de 2 800 en 1890 dans de grosses installations réparties dans les vallées intérieures. A la même date l'industrie sucrière occupe 1 200 personnes à Sampierd'Arena, les huileries, savonneries et fabriques de chandelles de Rivarolo et de Sampierd'Arena à peine moins, les tanneries et ateliers du cuir 1 100 dont plus de la moitié dans la grosse tannerie Cohen de Sestri.

Les années 1900, jusqu'à la veille de la Grande Guerre, ne sont pas moins brillantes et la gamme s'étoffe tandis que s'opère une mainmise sur les marges des provinces limitrophes. 1890 voit une société gênoise organiser l'exploitation des « Sorgente Novesi », 1892 voit naître les Materiali Refrattari, 1895 l'O.E.G., 1900 la Manifattura Juta et les Refrattari Verzocchi, 1903 la Cartiera d'Ormea, 1905 la C.I.E.L.I., 1906 l'Industriale di Quarto, l'Antimonifera dont les exploitations sont à Grosseto, les Cantieri Navali Riuniti, l'Eternit, la Plinthos, la L. Fontana, l'Esercizio Molini, la Meridionale di Macinazione, 1907 l'industria Juta, 1909 la Saiga en même temps

que les ateliers de la S.I.O., 1910 la Fabbrica Latta e Conserve. Surtout l'Ansaldo se mue en un énorme trust absorbant maintes affaires de moindre envergure et contrôlant un vaste ensemble intégré d'installations allant de l'aciérie à la construction électrique en passant par les métaux non ferreux et la construction navale et qui s'étale jusqu'à l'Aoste, à Turin et à Livourne.

La Grande Guerre ouvre une période moins faste. Sans doute les créations n'y manquent-elles pas, non plus que les transferts de sièges sociaux vers la métropole ligure mais des faillites retentissantes ébranlent l'édifice que ruinent d'autre part des anémies pernicieuses. Les années de guerre sont des années d'essor : entre 1915 et 1918 tandis que se créent les Imprese Elettriche Scrivia, la Faro, la Verrina, et que le Cotonificio Cerusa transporte son siège à Gênes, l'Ansaldo devient un empire. Elle a misé sur la guerre et préparé d'avance un stock considérable de canons. On a été heureux de les lui acheter à prix d'or pour les jeter dans la bataille du Piave, depuis les commandes d'armement font déborder ses carnets, elle est un gros fabricant d'avions et ses ateliers éparpillés à travers l'Italie mobilisent une véritable armée : 80 000 travailleurs.

Mais, avec le retour à la paix, c'est le désastre : en 1922 il faut liquider et procéder à une chirurgie brutale : la société est démembrée, amputée de la plupart de ses établissements allogènes et nombre d'installations locales d'armement ou de construction d'aviation sont fermées ou vendues. Le marché cotonnier se restreint; les tissages gênois s'avèrent incapables de lutter et contre les concurrents étrangers et avec les fabriques padanes; Voltri jadis si prospère perd toute vitalité. A côté de cette déroute, des créations comme celles de la De Andreis (1919), de la Piaggio (1920), de la Farmaceutica Galleni (1922), de la Houghton (1925), des Forni Stein (1926), de la biscotterie Saiwa (1927) ou de la papeterie Job (1928) paraissent dérisoires. Celles du Zuccherificio del Volano et du Zuccherificio Cecina ne sont pas de vraies compensations puisqu'elles ne donnent lieu à aucune fabrication indigène.

Bien entendu la Grande Crise des années 30 n'arrange rien. Entre 1930 et 1938, c'est à peine si l'on voit surgir 7 sociétés durables dont la S. Boccardo, l'OMSA et la Campanella mais aussi la Rivoli qui n'a pas plus d'établissement ligure que les sucreries del Volano et Cecina. En 1933, il faut recourir à une prise en charge par l'Etat de la métallurgie et de la mécanique avec le décret du 23 janvier portant création de l'I.R.I. La politique fasciste d'autarcie, d'armement et de construction navale systématiques ranime l'industrie lourde et fait remonter l'emploi — 90 à 92 000 travailleurs dans les années 37-40 — mais les faillites restent nombreuses, bien d'autres entreprises vacillent et le déséquilibre au profit des armements est à l'origine des énormes difficultés qu'ont éprouvé après la Guerre Mondiale les entreprises à participation d'Etat et leurs établissements : Ansaldo, San Giorgio, Delta, Galileo ou Marconi que ne soutiennent que la guerre et sa préparation.

Il n'y a ainsi qu'un faux parallélisme entre la croissance du port et celle de l'industrie tout au long de la centaine d'années pendant laquelle le gênois prend sa figure contemporaine, comme dans le dernier après guerre. Ce n'est guère que dans l'élan imprimé par Cavour que trafic et industries progressent ensemble, dans les années 30 que la crise les secoue l'un et l'autre. La Grande Guerre qui entraîne une chute du commerce maritime voit s'hyperthrophier l'industrie. Le retour à la Paix relance le trafic et abat le colosse ansaldien. L'autarcie fasciste paralyse le port et stimule l'usine. A y regarder de près même, la période cavourienne ne voit pas l'industrie marcher du même pas assuré que le mouvement portuaire. Felloni a cru discerner un temps d'arrêt dans le développement de la grande industrie entre les créations qui suivirent la proclamation de l'Unité italienne et 1890 [18]. Il est du moins certain que la politique inaugurée par Cavour a été plus durablement favorable au port qu'à l'industrie. En 1860, Robertson est mis en faillite. En 1871 Westermann sur le point de fermer est racheté par Odero. L'Ansaldo est quasi inactive en 1872, elle emploie 500 personnes en 1875, 300 en 1878 contre 800 en 1867. Nul doute que l'industrie n'ait connu une phase dépressive alors que l'essor portuaire se poursuivait sans l'ombre d'une défaillance.

2) **Le rapport de dépendance.**

Il ne fait aucun doute que le développement des cotonnades est, à ses débuts et pour un temps du moins, lié à l'essor portuaire. De même celui de l'industrie sucrière et encore celui de l'huilerie et de la savonnerie : le gros établissement Costa de Sampierd'Arena appartient à la puissante compagnie privée de navigation de même nom et les bureaux des deux affaires se partagent le même local dans le gratte-ciel de l'horloge. Le grand commerce maritime a même manifesté de l'intérêt à la métallurgie et à la mécanique. Dès que l'Etat sarde a contracté avec la Taylor et Prandi, s'élèvent des protestations et les obstacles s'accumulent sous les pas de celle-ci jusqu'à ce que Taylor se retire et que l'affaire revienne au gouvernement (1851) pour que, finalement, Rubattino, Bombrini, Penco et Ansaldo s'en assurent le contrôle (1852). Lorsque la Westermann

(18) (189), p. 41.

est en difficulté elle est reprise par Odero. Les coulisses laissent apercevoir des familles d'armateurs: Odero est déjà intéressé à la construction navale. Ce n'est pas non plus par hasard que les premières chaudières Ansaldo sont admises à équiper les navires juste un an après la mainmise de Rubattino sur l'ancienne Taylor et Prandi. Mais, justement, l'intérêt gênois se limite à peu près aux branches industrielles dont le développement constitue un complément aux activités portuaires et s'affirment propres à les développer, finalement à servir les intérêts du grand trafic.

En soi, métallurgie et mécanique ne suscitent qu'un intérêt mineur. Puisqu'elles ne fonctionnent valablement que dans la mesure où l'Etat les soutient et notamment en temps de guerre ou de préparation à la guerre elles restent artificielles et plus plaquées qu'enracinées. Lorsqu'on les voit naître, d'ailleurs, c'est sous la forme de service et du fait d'initiatives extérieures, non pas comme membres de plein droit et d'état civil indigène. Elles apparaissent dans une phase de construction, avec la mission précise de collaborer à la mise en place d'un réseau de communications. C'est le gouvernement de Turin qui finance leur installation et Ballaydier, Westermann, Robertson comme Taylor ou Maclaren sont des étrangers. On pourrait soutenir que le réseau ferré est, pour une part au moins, un moyen d'expansion portuaire et peut-être métallurgie et mécanique ne sont-elles conçues à l'origine que comme des services temporaires : l'abaissement des tarifs douaniers tel que le réalisait Cavour permettait l'importation quasi libre des machines mais laissait subsister de lourdes taxes sur les fers et produits de base; d'où comme l'a justement perçu Rodgers, la crise des années 70 dont on ne sortira qu'avec le développement des applications navales et des commandes d'armement ou l'extension du réseau ferré [19].

Parfois brillant, le secteur industriel n'est jamais à Gênes qu'un second et la preuve la plus éclatante en est fournie par la façon dont l'espace lui est mesuré, dont le port rejette à distance les établissements industriels. Déjà, à l'origine, les premières installations ne s'implantent pas sur le port même parce que la place est jalousement gardée par le Commerce. Brusa l'a bien vu et c'est par cette jalousie que s'explique la localisation du T industriel gênois, trait morphologique majeur [20]. Mais le traitement réservé à l'industrie apparaît plus clairement encore dans les transferts « oltre giogo » c'est-à-dire par-delà les passes, actuellement en cours.

On sait l'installation à Novi Ligure d'un puissant établissement de laminage à froid dépendant de l'Italsider (Cornigliano) : 780 000 m^2 et 2 000 ouvriers au début de 1963, 850 000 tonnes de production prévues pour 1964 et développement graduel jusqu'à 1 300 000. On sait aussi la décision de transfert à Serravalle des activités de la Delta relancées à partir d'une création ex nihilo ultra moderne. Il s'y ajoute la création d'une forte installation de la Cementir qui avec deux fours produit 850 000 tonnes en utilisant largement les résidus des aciéries Cornigliano et une série d'installations moindres. Au printemps 1963 on dénombre 87 entreprises industrielles gênoises éparpillant leurs établissements dans 36 communes du Novese.

Or, il ne s'agit pas d'une transgression mais d'une espèce de fuite. Sans doute l'émigration de la Delta permettra-t-elle à la San Giorgio de se développer en prenant possession de l'espace ainsi libéré mais le cas est exceptionnel. Le glissement vers la zone qui s'étale entre Ovada, Arquata et Tortone coïncide avec un vaste plan de développement du port et l'exposé des motifs et conditions qui précèdent la description du projet et les modalités de sa réalisation ne laissent guère de doute sur l'expulsion à peine déguisée des établissements industriels [21]. Devant la croissance accélérée du mouvement du port et la surcharge qui en résulte pour les môles et quais, une commission est nommée en mars 1961 pour étudier une amplification de l'ancien programme d'extension puis une seconde commission, chargée d'élaborer le projet définitif, instituée le 5 septembre 1962 par décret du Consorzio Autonomo. Ses conclusions déposées le 18 mai 1963, préconisent :

— la création à Voltri d'un port annexe comportant une digue foraine de 4 km parallèle à la côte, deux môles « Sottoflutto » de 750 m, perpendiculaires au rivage, 5 autres môles de même direction, de 410 m sur 165, un port spécialisé dans les produits pétroliers autres que bruts, un vaste terre-plein raccordé à la camionale de Serravalle et, ultérieurement, à celle qui doit être construite vers Ovada, enfin, une importante surface occidentale réservée au carenage et aux réparations navales;

— l'aménagement de nouveaux bassins à l'E. du Vieux Port et de la Foire de la Mer;

— des rectifications dans les ports actuels : mise du môle Ronco à la dimension des autres môles de Sampierd'Arena, aménagement des bassins des huiles minérales Canzio et de la Santé pour affectation aux marchandises générales, élargissement des quais compris entre le môle Parodi et le Molo Vecchio et refonte du complexe de la Darse Communale;

— l'établissement d'une grande artère portuaire indépendante de la ville qui joindra l'embouchure du Bisagno à San Benigno et Sampierd'Arena;

(19) (306), p. 13.

(20) (151), pp. 5, 6.

(21) Les notes relatives aux projets d'extension et d'aménagement du port fourmillent dans les numéros de 1963 de (75) ... On retiendra surtout celui de juin : Rassegna, 10,4 Piano regolatore del porto di Genova, p. VI et 12, Le soluzione proposte per l'ingrandimento della scala, pp. VII-VIII.

— la réalisation en deux étapes : une première phase de 5 ans environ portant sur l'essentiel de l'équipement de Voltri, l'amorce des travaux de l'Est et des ports actuels pour un montant de 40 milliards environ, une seconde de 3 ans pour 20 milliards portant les réalisations à terme.

L'extension du port absorbe donc à l'Ouest et à l'Est de vastes surfaces dont l'industrie aurait pu profiter, et le projet n'est présenté qu'en soulignant et en regrettant le morcellement qui le caractérise : résutat de la nécessité de respecter des « îlots intouchables » dont l'établissement Oscar Sinigaglia et la chaudronnerie Ansaldo [22].

S'il fallait une preuve supplémentaire, enfin, on la trouverait dans les arguments apportés pour et contre les transferts et créations en Novese qui n'ont, bien entendu, pas manqué de déclencher une vive polémique [23]. Face à l'événement trois prises de position se sont affirmés : une partie de la presse gênoise voit dans le transfert oltre giogo un réel danger d'apauvrissement du secteur « en hommes, en capital et en idées » et le risque d'une désorganisation de l'appareil commercial, entendons du petit commerce, de telle sorte qu'elle préconise de n'autoriser les transferts que dans la Fontanabuona, propice à la petite industrie et à une résidence salubre, bientôt rapprochée de Gênes par la route et le tunnel de Traso-Ferriere di Lumarzo et qui a l'avantage de faire partie intégrante de la province; l'Association des Industriels animés par le souci de sauvegarder les intérêts des chefs d'entreprises productives et ceux de la cité qui doit rester « l'irremplaçable pôle d'attraction de son hinterland même s'il s'élargit » estime indispensable de développer les liaisons routières et ferroviaires entre Gênes et les plats pays de l'effondrement alexandrin; la Chambre de Commerce de Gênes, dont les « Rassegne Mensili » peuvent être considérées représentatives, présente d'abord les installations gênoises en Novese comme la création d'une tête de pont gênoise puis, partant de la nécessité de trouver de nouveaux espaces pour les fabrications gênoises : 1) reconnaît que le gain sur la mer aurait été une solution si elle n'était rendue impossible par les extensions portuaires; 2) retient l'idée de la Fontanabuona pour la résidence et la petite industrie; 3) considère indispensables les transferts en Novese en raison de sa situation au contact des zones d'influence turinoise et milanaise, de sa richesse en eau, de ses étendues subhorizontales, du prix inférieur de ses terrains et rassure sur les risques d'évasion par rapport à Gênes en faisant ressortir les bonnes liaisons existantes (le Camionale et les voies ferrées des Giovi) et à venir (la future autoroute d'Ovada, une 3e liaison ferroviaire) ainsi que l'excellente atmosphère de coopération qui s'est établie entre les provinces de Gênes et d'Alexandrie, bien décidées à enterrer les rivalités de clocher et qui constituent une entente comparable à celles de Venise-Marghera, de la zone de Tarente et de celle de Catane, par le moyen d'un consortium dans lequel se retrouvent des représentants des deux administrations provinciales, des deux Chambres de Commerce, du C.A.P. di Genova, des communes intéressées et de diverses autres associations.

Le transfert de nombre d'installations industrielles par-delà l'apennin risque de faire basculer une partie importante de l'industrie gênoise dans une autre sphère d'influence et même d'entraîner l'émigration d'un contingent ouvrier important surtout si l'on tient compte des petits avantages de logement offerts par la bâtisse dans ce district : si 87 entreprises gênoises se sont installées en Novese, on y compte aussi 88 affaires turinoises et 176 lombardes [24]. Pourtant là ne semble pas être le souci majeur.

Il est formellement reconnu que c'est à cause des exigences du trafic portuaire que les établissements industriels sont contraints d'émigrer mais ce que l'événement fait par-dessus tout redouter c'est une perte de contribuables et de consommateurs pour le petit commerce et l'artisanat [25]. L'un des buts fondamentaux du « Consorzio » gêno-alexandrin serait de résoudre « par une équitable répartition le problème des rentrées fiscales intéressant les deux communes et les deux provinces » et l'on utiliserait son poids sur les organes gouvernementaux pour « obtenir les liaisons routières et ferroviaires rapides qui sont indispensables pour conserver à Gênes son rôle de centre de gravité » [26].

(22) (75) Juin 1963, 12, p. VII : « La Commissione d'el aborazione e di coordinamento... lamenta la essistenza di imponenti opere estranee, ... opere che avrebbero potuto trovare beh piu acconcia sede altrove... sottolinea che, per una razionale riforma si riscontrono zone fisse (porto petroli di Multedo, aeroporto, Italsider, calderia Ausaldo, Fiera del Mare) da considerare come isole intangibili... ».

(23) Les notes relatives aux transferts d'usines en Novese sont aussi abondantes que celles qui concernent les développements portuaires (75). Ici encore on retiendra la plus étoffée : juin 1963, Rassegna, 3 la ricerca di area industriali, 7 Le motivate speranze della Fontanabuona, 8 la pianura del Novese e la valle dell'Orba, 9 Si profila un consorzio fra Genova e Alessandria, p. II sqq.

(24) Sur les avantages de logement : *supra*, IIe partie, chap. V, les industries du bâtiment et des travaux publics, 1, 2 : les constructions nouvelles à Gênes et III : les fondements.

(25) Juin 1963, Rassegna, 8 la pianura del Novese... p. VI : « Risulta evidente che un trasferimento in massa o l'impianto ex novo di stabilimenti genovesi nella pianura padana potrebbe creare pregiudizievoli conseguenze per i bilanci del comune e della provincia di Genova che vedrebbero emigrare una ingente materia direttamente e indirettamente imponibile. Genova inoltre ha motivo di temere che l'esodo quando assumesse proportioni molto rilevanti potrebbe determinare una non trascurabile crizi nel apparato commerciale, artigianale e industriale provocando fenomeni non facilmente riassorbili di disoccupazione.

(26) (75) Juin 1963, Rassegna, 9, si profila un Consorzio fra Genova ed Alessandria, p. VI.

En somme le grand trafic impose sa volonté et chacun semble allègrement prendre son parti de voir émigrer l'industrie pourvu qu'elle continue de prendre sa part de la charge fiscale et que le petite commerce ne pâtisse pas trop. Il n'est pas impossible que l'émigration en Novese serve de base pour une ultérieure offensive industrielle gênoise. Tout semble cependant se passer plutôt comme si le transfert procédait d'une entente aux termes de laquelle le rôle directionnel dans l'industrie serait laissé aux provinces padanes en échange de la maîtrise du commerce maritime : il est remarquable que lorsque Gênes, voulant réformer le règlement du Bamo Industriale, eut à faire face à une forte agitation des travailleurs du port, en 1954, l'arbitrage ait été confié à une personnalité milanaise et que ce soit cette intervention qui ait eu raison des résistances. De leur côté, les craintes concernant le petit commerce s'ajoutent à sa prolifération pour militer en faveur d'une vocation généralisée de négoce. Il est enfin frappant de voir s'esquisser un plan d'utilisation du rejet de l'industrie pour obtenir la prise en charge par l'Etat des travaux publics destinés à éliminer les inconvénients qui seraient la cotrepartie logique du choix dicté par le grand trafic et des avantages qu'en retire le commerce privé.

3) Genuensis ergo Mercator.

L'industrie n'apparaît ainsi que comme un simple complément, une sorte de service, un moyen aussi de fournir des salaires qu'épongeront et le fisc et la distribution. A côté d'un manque de moyens lié à la crise portuaire de l'époque moderne, le fait qu'elle n'apparaisse à Gênes que sur initiative étrangère et par la volonté sarde dans une phase de construction, ne s'épanouisse que dans la guerre ou la préparation à la guerre, ne se maintienne qu'avec l'aide de l'Etat relève d'une vocation affirmée qui plonge ses racines dans un lointain passé. Et c'est aussi le passé qui explique pour une bonne part l'attachement aux formules individuelles si lourd de conséquences.

De bonne heure on a opté pour le trafic — les pannilana sont sacrifiés dès le XI^e^ siècle et cette option a porté des fruits si brillants qu'ils ont laissé un souvenir impérissable et pétri un milieu pour lequel le négoce est l'activité aristocratique par essence, la partie divine de l'économie [27].

Profitant avec une particulière adresse du conformisme qui portait aux Croisades, Gênes a successivement édifié deux empires maritimes, celui de Guglielmo Embriaco et de la Mer du Levant d'abord, celui de la Mer Noire ensuite, Mare Maggiore. Ses capitaines sont aussi des fondés de pouvoir libres de disposer des fonds qui leur sont confiés pour réaliser les plus profitables spéculations qui s'offrent et les contrats des notaires gênois qu'ils soient à poste fixe dans les comptoirs d'Orient ou embarqués sur les navires attestent aussi bien que la répétition des réprimandes et injonctions pontificales que le trafic des esclaves, même chrétiens, n'était ni de moins gros profit ni de moindre fréquence que la Grosse Aventure ou le monopole de l'alun [28]. Des lignes régulières joignent Gênes à la Grande-Bretagne et les Flandres par Barcelone. Au XIII^e^ siècle, ayant écrasé Pise à la Meloria et Venise à Curzola Gênes abandonne dédaigneusement le cabotage aux marines de second plan mais accapare tout le trafic de haute mer, son hinterland s'étale jusqu'au Piémont et à la Lombardie et ses marchands fréquentent les foires de Champagne, où ils jouent un rôle éminent : c'est à travers Gênes qu'une bonne part des produits d'Orient affluent en Europe Centrale et Occidentale. Dès lors qu'importent les industries, sinon la construction navale. Dans la ville les textiles eux-mêmes n'ont qu'une mince importance. Par contre les richesses accumulées par le trafic ont développé les activités financières : depuis le XII^e^ siècle, les banques font non seulement le change mais encore financent les entreprises; les marchands italiens se rendant aux foires de Provence prennent soin de passer par Gênes et princes ou souverains y contractent d'énormes emprunts, Saint-Louis aussi bien que Frédéric de Sicile.

La commune est donc riche. Bientôt moins que les particuliers pourtant et, du coup, dominée. Car pour conquérir, défendre ou gouverner les colonies les « maones », parfois associées comme pour mâter la révolte de Famagouste, se substituent à elle et recueillent le plus clair du profit. Parce que, aussi, la commune gage ses emprunts en vendant des revenus fiscaux et que des « compere » naîtra le Banco di San Giorgio qui finira par être seul maître des droits du port, par acheter des colonies entières, par avoir son armée et sa flotte.

Le moment le plus éclatant de la prospérité et de la gloire gênoises est donc celui où tout a été sacrifié au trafic et où l'Etat est au service de quelques compagnies d'armateurs, de négociants et de banquiers. Et dans le souvenir ébloui et magnifié le lien demeure avec la suprématie du grand commerce sur toute autre forme d'activité et de la fortune privée sur les pouvoirs publics.

(27) Milone en fait état dans son petit volume sur la Ligurie, Coll. l'Italia nell'economica delle sue regioni, vol. VI, p. 429.
(28) (341).

IV. — LA DÉFAITE SAVONAISE

La structure de l'économie savonaise dénonce une carence de milieux de grand trafic comparables à ceux de Gênes. La condition est cependant insuffisante pour que la grande industrie s'implante précocement et d'enthousiasme. L'absence d'armement et d'un vaste rôle d'entrepôt n'est d'autre part nullement volontaire et conséquence d'un choix délibéré.

Imposée dans ses formes perfectionnées l'industrialisation savonaise est tardive et moindre qu'elle ne pourrait l'être. Dans son ampleur comme dans ses fonctions le trafic portuaire est un échec, le résultat d'une défaite d'où procède aussi l'anémie relative des fonctions urbaines. Le cas savonais apporte ainsi quelques compléments favorisant l'intelligence des milieux de Ligurie centrale, et des rapports qui y unissent l'industrie et les activités tertiaires.

1) La tardive entrée en scène de la grande industrie.

Vers 1860 la province de Savone toute entière ne compte guère que 3 à 4 000 emplois véritablement industriels. On y dénombre quelque 340 établissements ou entreprises; c'est que la structure est restée ce qu'elle était lorsque Chabrol de Volvic l'analysait au début du siècle et même que cette industrie traditionnelle dépérit. L'abaissement des tarifs douaniers voulu par Cavour ruine nombre de ses fabriques, les forges catalanes elles-mêmes ne sont guère protégées par les taxes sur l'importation des fers : l'amélioration des communications et le besoin qu'en ont encore les chantiers navals a fait monter le prix du bois et elles n'y résisteront pas. En 1865, le rapport de l'Ingénieur du Corps Royal des Mines de la Statistica del Regno d'Italia constate que la production de fer ligure agonise depuis quelques années et que la plupart des forges s'emploient désormais à travailler les vieux fers. Trente ans plus tard c'est à peine si l'effectif est double et, à côté des formes modestes, ne sont encore apparues que deux installations de forte taille : celle du Cotonificio Italiano venue relayer à Varazze la construction navale en bois et celle de la Tardy Benech qui, il est vrai, mobilise 1 700 travailleurs et constitue la plus importante fabrique d'acier italienne du moment après la Terni. On voit bien aussi apparaître en 1880 à Cengio une fabrique de dynamite et à Savone la Vetreria Viglienzoni mais elles restent de dimensions modestes. Pratiquement c'est en deux temps que s'édifie l'appareil savonais et au XX[e] siècle.

La première phase se place avant la grande crise de 1929 et se caractérise par une accélération au moment de la grande guerre. Elle est d'abord marquée par la mise en place du Tecnomasio Brown Boveri, le développement de la fabrique de dynamite de Cengio qui, intégrée à la Société. Glycerines et Dynamites en 1903 puis passée à la Societa Italiana Prodotti Esplodenti (S.I.P.E.) en 1906, est la seule fabrique italienne de trinitrotoluène, l'installation de la Fornicoke, de la Mattoi-Carena et d'une boulonnerie, la transformation en société anonyme de la verrerie Viglienzoni. A la veille du conflit et pendant les hostilités apparaissent la Maastrichte Zinkwitt qui donnera naissance à l'Astrea, les CAMED, la Servettaz-Basevi, puis l'exploitation agricole De Mari est amputée pour permettre la création d'une seconde fabrique d'explosifs à Ferrania tandis que celle de Cengio, considérablement développé entre 1915 et 1918, finit par occuper 600 000 m^2 et 5 000 personnes. Le retour à la paix entraîne l'arrêt des fabrications de Ferrania mais l'établissement de Cengio, entré dans le cadre de l'A.C.N.A., réussit sa conversion aux colorants, les Distillerie Italiane installent une production de nitrocellulose dans une partie des locaux désaffectés de la S.I.P.E., les produits sensibles font leur apparition en s'en octroyant une autre partie, d'abord en 1920 avec la participation de la Pathé française puis, après faillite de cette première entreprise, avec la Fabbrica Italiana Lamine di Milano (F.I.L.M.) en 1926, des scieries s'établissent à Carcare, des productions tanniques à Millesimo et Ferrania, le graphite de Murialdo est mis en exploitation, l'Elettricita Savona se constitue [29].

La crise donne un coup de frein mais elle permet au groupe Montecatini de mettre la main sur l'établissement de Cengio et, dans le cadre d'une planification chimique nationale, il intensifie son activité et augmente son personnel tombé en 1935 à 2 000 travailleurs. C'est le début de la seconde phase où la préparation de la Guerre Mondiale constitue un puissant stimulant. Entre 1935 et 1940 s'installent la cokerie de la Cokitalia, le Montecatini Azoto, les centrales électriques de San Giuseppe, l'Isoltermica Giuntini cependant que les produits photographiques finissent par envahir la conque de Ferrania et portent leur effectif à plus de 1 000 ouvriers en 1938, à 1 600 en 1940 et que murit une grappe de carrières et d'ateliers, d'emballages notamment.

(29) Pour les fabrications tanniques, par exemple : Murialdo, Lombrosi, Raineri, Soc. Italiana Acide Tannico, Fabbriche Italiane Estratti Tannici.

Il ne manque pas ainsi d'analogies avec l'équipement gênois. A la différence de ce qui a lieu dans l'Europe mécanicienne du N.O., l'implantation de la grande industrie suit à Gênes l'établissement du chemin de fer; à Savone aussi où la liaison avec Turin est réalisée en 1872 et la liaison avec Vintimille en 1874. Comme à Gênes les besoins de la guerre sont décisifs et les initiatives étrangères ou allogènes l'emportent : ni la Tardy Benech, ni la Brown Boveri, ni les Distillerie, ni la Montecatini, ni la Ferrania, ni l'ACNA, ni a fortiori la Maastrichte ne sont ligures; les analyses morphologiques et financières avaient déjà appris la part padane et même gênoise, la faiblesse des initiatives indigènes se révèle, cette fois, directement. Mais le retard par rapport au premier élan gênois est flagrant : d'une bonne trentaine d'années; un temps de ruine des industries traditionnelles. A côté de l'initiative externe le fait vaut d'être retenu : il achève de rendre intelligible la dissemblance des systèmes de production gênois et savonais, le plus récent tendant à combler les lacunes du premier ou profitant de ses insuffisances.

Un second trait de l'industrialisation savonaise c'est qu'elle n'absorbe évidemment pas tout le personnel qui s'offre à elle. Sans doute une fois établies, les installations savonaises ont-elles fait preuve de solidité; il est cependant sûr qu'elles ont laissé disponible une importante masse de travailleurs avant de s'établir et même par la suite. L'un des effets du libéralisme cavourien a été de provoquer une crise agricole en condamnant les anciennes cultures céréalières. L'unité italienne a achevé de compromettre le vieux système de cultures : la concurrence du Sud rend sans profit les agrumes; les parasites ainsi que le maintien par ces temps difficiles des mêmes taux d'impôts ont fait le reste et jeté hors de chez eux nombre de paysans qui ne joignaient déjà les deux bouts qu'avec l'appoint de migrations saisonnières. Traditionnellement les communes de l'arrière pays se déchargent en hiver et au printemps d'une partie de leurs hommes sur la Lombardie, la Toscane, la Romagne et la France. En 1860, les petites propriétés sont gagées pour plus la moitié de leur valeur. De 1828 à 1837 la province savonaise a perdu en moyenne 1 200 hommes par an, de 1862 à 1871 le solde migratoire est négatif de près de 1 500, de 1872 à 1881 de près de 4 500, de 1882 à 1889 de quelque 4 000 encore. Les populations rurales vieillissent et s'appauvrissent en éléments mâles [30]. Le premier temps d'industrialisation n'est donc intervenu que bien après la libération de main-d'œuvre par la terre. Quant au second, il laisse de gros contingents disponibles pour l'accueil et les formes spécialisées de l'agriculture littorale : entre 1921 et 1951 Toirano laisse échapper près de 15 % de sa population vers le rivage ainsi que Orco Feglino, Boissano près de 10, Magliolo pas loin de 25, Rialto et Vezzi Portio autant, Stella près de 30 [31].

2) L'échec du grand trafic.

S'il reste ainsi des bras disponibles par suite de la ruine de l'ancien système agricole c'est moins en raison d'une timidité de l'industrie, puisqu'elle mobilise dans le secteur proportionnellement plus d'hommes que dans le gênois, que par une incapacité du grand trafic à absorber une part importante.

Au début du siècle dernier le port de Savone profite comme celui de Gênes de son rattachement au Piémont en quête d'ouvertures sur la mer. Dans la phase qui précède l'industrialisation savonaise, pour une base 100 en 1961-63 le mouvement marchandises annuel moyen passe à l'indice 163 en 1865-69, à 216 en 1870-74, à 322 en 1875-79, à 684 en 1880-84, à près de 1 150 en 1885-89 [32]. L'évolution démographique montre aussi que la ville se développe et absorbe une bonne part de ce que perdent les communes rurales. Entre 1827 et 1837 la population de Savone croît en moyenne de 4,34 % par an; entre 1862 et 1871 de 15,9, beaucoup plus que Gênes (1,36).

Après le reflux des populations littorales qui avaient cherché un refuge dans l'arrière-pays lors des levées et réquisitions napoléoniennes c'est sur Savone que se concentre l'afflux au détriment de Spotorno, de Vezzi Portio, de Feglino Orco, de Celle, d'Albissola et même de Varazze.

Mais le point de départ du port est extrêmement bas. Lorsque Chabrol de Volvic le décrit il n'y voit qu'un « petit port marchand, parfaitement sur... mais qui exige de grands travaux de curage pour que les bâtiments... puissent y entrer et y trouver asile » [33]. Il ne devait guère en être autrement lorsque la Ligurie entre définitivement dans l'orbite piémontaise, le 3 janvier 1815. D'autre part pour aussi forte que soit la croissance et justement parce qu'elle part de presque rien l'ampleur des installations et du mouvement reste très modeste. Il est déjà significatif que le « Cotonificio Ligure » s'établisse à Varazze c'est-à-dire sur le point du secteur savonais à la fois le plus éloigné des quais de Savone et le plus proche de ceux de Gênes. Les tonnages de marchandises fournissent une preuve plus directe : quelque 44 000 tonnes en moyenne dans les années 1861-63,

(30) Pour tout ce passage (189) *passim*, qui constitue une base d'une solidité remarquable.
(31) (23), pp. 50-52.
(32) (189), p. 47 donne les valeurs en tonnes.
(33) (164), vol. II, p. 439.

72 000 entre 1865 et 69, 95 000 de 1870 à 1874, 142 000 de 1875 à 79, 301 000 seulement encore dans les années 1880-84 de sorte que l'écart avec le mouvement gênois va croissant de 1 011 000 tonnes au début de la période à 1 928 000 à la fin. Il faut attendre la venue des premiers grands établissements industriels pour que l'on voie l'écart s'atténuer une première fois, 1 365 000 t de 1885 à 1889, avec l'amorce d'une nouvelle fonction qui sera celle de l'avenir.

C'est seulement avec l'affirmation de la fonction industrielle que Savone réussira en effet à se donner un trafic équivalent au quart de celui de Gênes. L'essor du port est lié à la construction de la Funivia (1911-12) à sa dotation d'un quai propre (1926), à son doublement (1935-36) autant qu'à l'établissement d'une seconde pénétrante ferroviaire, Altare-Savone, par la vallée du Lavanestro avec tunnel réduisant les rampes et la « Societa Funivia Savona S. Giuseppe » qui est un des outils fondamentaux du port est constituée en 1906-7 par la Soc. Esercizi Gas de Turin et par un groupe d'industriels padans, non par un financement indigène.

CROISSANCE DU PORT DE SAVONE DANS LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XIX^{e} SIÈCLE

(1 000 tonnes)

	Trafic	Ecart par rapport à Gênes
1861.3	44.1	- 1.011
65.9	72-	- 1.131
70.4	95-	- 1 312
75.9	142-	- 1 480
80.4	301-	- 1 928
1885.89	505-	- 1 365

Manifestement beaucoup plus que Gênes, Savone a manqué de capitaux pour équiper son port a fortiori pour jouer le jeu de la révolution industrielle. L'une des raisons essentielles du développement des cotonnades, de l'huilerie, de la savonnerie et de la sucrerie à Gênes, c'est que, pour aussi amoindri qu'ait été son trafic au XVIII^{e} siècle, il y avait une masse suffisante de capitaux pour qu'on en pût distraire une part sans peine et la consacrer aux grands établissements de Sampierd'Arena, de Rivarolo et des vallées padanes. Savone n'a pas eu la même possibilité. Le retard d'industrialisation et l'importance des investissements allogènes y procèdent de l'échec d'une vocation identique à celle de Gênes mais brisée par les ambitions d'une rivale plus heureuse et impitoyable.

Comme Gênes, Savone a opté au Moyen Age pour la fonction d'emporium et l'impérialisme maritime. Ses navires ont fréquenté toutes les routes et toutes les côtes méditerranéennes de l'Afrique et de la péninsule ibérique. A elle encore la croisade a assuré de bonnes positions en Orient.

Elle n'a pas manqué non plus de nouer d'actifs rapports avec l'arrière-pays padan et, elle aussi, est puissante. Aussi, tandis que nombre de Républiques ou de Barons passent précocement sous la juridiction gênoise, c'est de Savone que vient la principale résistance à la mainmise de Gênes sur l'ensemble de la Ligurie aux XII^{e} et XIII^{e} siècles. Quand Gênes est guelfe voici Savone gibeline. Dans le grand mouvement des guerres d'Italie et le duel entre la France et les Habsbourg il suffit de voir Gênes dans un camp pour être sur de trouver Savone dans l'autre quels que soient les revirements d'alliances. Lorsque Français et Milanais s'affrontent en 1461 à Sampierd'Arena, Gênes est derrière Philippe Maria Visconti, Savone avec Charles VII. Les Sforza règneront sur Gênes jusqu'à la fin du siècle, pas à Savone où les souverains français et espagnols se réuniront en Congrès pour jeter, en 1507, les bases de la Ligue de Cambrai.

Ainsi sans jamais se décourager, acceptant les batailles perdues mais ne reconnaissait jamais la guerre terminée, sans cesse prête à reprendre les armes dans l'espérance de destins plus cléments, Savone refuse longtemps de s'avouer vaincue. Pourtant en 1528 elle est définitivement écrasée. Ayant abandonné l'alliance française pour celle de Charles Quint, Andrea Doria s'empare de la ville et fait crouler les deux môles à l'entrée de la darse. C'est le désastre et le découragement. La souveraineté gênoise est désormais acceptée. Savone fait partie du menu troupeau des ports caboteurs et pour sauver la petite darse qui lui reste des sables du Letimbro il lui faut solliciter la faveur de construire de nouveaux môles coupant l'ancien port en deux (1546).

Les grandes ambitions d'entrepôt sont mortes. Savone n'est plus qu'un protectorat auquel il est tout juste permis de ramasser des miettes et la faiblesse de son équipement ne lui confère aussi qu'un prestige restreint aux yeux du nouveau maître piémontais. Lorsqu'il s'agit d'ouvrir le Piémont sur la mer, Gênes offre un outillage

et des milieux de grand trafic incomparables et leur poids l'emporte aussi de très loin dans les conseils du nouvel Etat. Les effets de la défaite de 1528 conditionnent pour une bonne part un retard ferroviaire de 20 ans comme le choix de Sampierd'Arena et de Sestri pour l'implantation des premiers ateliers de grande mécanique et l'absence de profits portuaires interdit de participer au jeu de la concentration cotonnière.

Au milieu du XX[e] siècle encore l'avance prise par Gênes joue à son avantage sur le plan portuaire et la vigilance de la « Superbe » ne s'est pas émoussée.

Comme Gênes et plus encore, Savone, à l'étroit, souhaite étendre et moderniser ses installations. Elle projette une refonte de son port au-delà du Rocher de Saint-Georges par de vastes gains de terre-pleins en avant de la Tour Pancaldo et le développement d'une large surface parallèle au rivage flanquée d'une série de môles en épis. Elle appelle l'aide de l'Etat pour aménager confortablement la rade de Vado. Or Gênes reconnaît à Savone le droit de développer son hinterland « piémontais » mais l'accuse de vouloir profiter de l'encombrement gênois présent pour faire transférer à Vado le port auxiliaire projeté à Voltri et d'arguer hypocritement de la complémentarité géno-savonaise, fondée sur le faible éloignement des deux complexes, pour aboutir à ses fins [34].

C'est évidemment de la même infortune que procède l'effacement de la ville sur la scène administrative et sur le plan de la redistribution. Réduite à l'état de pays conquis ou de protectorat et démunie de capitaux, Savone ne pouvait prétendre ni au rôle de porte-parole de la Ligurie et à ses profits ni à la fonction de marché régional. Il en va de même, et plus encore pour Noli, qui eut son heure de République riche de trafic avec l'Orient où ses « hommes » avaient obtenu d'importants privilèges, et pour Finale qui, dans l'élan consécutif au rattachement au Piémont, joua un petit rôle portuaire et attira les populations de Borgio Verezzi et même de Noli entre 1861 et 1871. L'avide rayonnement de Gênes ne leur laissait aucune chance et, à défaut, ils eussent aussi bien succombé devant Savone contre laquelle ils avaient cherché protection par une alliance gênoise.

CONCLUSION : LE GRAND COMMERCE FERMENT ÉPHÉMÈRE ET CONCURRENCE REDOUTABLE

Ainsi à Gênes le grand trafic a favorisé l'établissement d'industries portuaires par les besoins de la navigation, le réseau de relations et l'accumulation de capital. Toutefois, outre qu'il absorbe une forte masse de bras libérés sur place et au loin par la révolution agricole, il développe un goût pour le négoce envahissant et générateur d'autres mobilisations tertiaires, ne s'intéresse qu'aux formes classiques, ne tolère guère que des structures industrielles libérales, laisse le reste à l'initiative externe ou à la charge de l'Etat et, dès que l'industrie prend trop d'ampleur ou simplement gêne son expansion, il s'emploie à repousser tout ce qui ne le sert pas directement. Pour Cevasco les pensées à Gênes sont « toutes tournées vers une protection spéciale du commerce qui est notre vie »; la formule n'a guère vieilli [35].

A Savone en revanche l'effacement du grand commerce et de l'armement ont permis à l'industrie de prendre davantage de place et le port finit même par se mettre à son service et ne renait que dans son ombre. Ce n'est pourtant pas du fait d'un enthousiasme indigène. L'infériorité du développement portuaire se traduit par un manque de moyens financiers et les bras laissés libres sont mobilisés par des initiatives industrielles allogènes.

Au demeurant dans ce cas pas plus que dans l'autre n'apparaît de véritable vocation industrielle. Partout les vieux choix ont été les mêmes et l'option maritime a valu des succès suffisants pour incruster profondément des habitudes qui portent spontanément au négoce. La différence procède de la fortune des armes. Au terme d'une rivalité plusieurs fois séculaire, il y a eu une cité victorieuse qui n'a rien négligé pour maintenir la distance et dans laquelle se sont élaborées des structures non seulement rompues et adaptées au négoce mais encore véritablement vouées aux affaires dans leur sens le plus large et qui ne vont pas sans des prolongements politiques propres à développer les fonctions du métropole. Il y a eu aussi un vaincu, finalement condamné au grapillage de menus compléments — et tant mieux si la conjoncture les rend profitables mais qu'importe qu'ils le soient aux besognes serviles de l'industrie implantée de l'extérieur.

Riche de prolongements tertiaires, le grand trafic portuaire s'il s'avère susceptible de donner quelqu'élan à l'industrie moderne en Ligurie centrale limite ses effets à quelques branches productives et les restreint tout aussi vite dans le temps pour finir par constituer un concurrent redoutable.

(34) (75) Octobre 1963, Rassegna 14 : Le necessita di espansione savonesi e gli interessi di Genova.
(35) (163), vol. I, p. 151.

CHAPITRE II

COTE D'AZUR ET PONANT : LE ROLE DE LA FONCTION D'ACCUEIL

Alpes-Maritimes et Ponant ligure ne font sur leurs rivages qu'une part beaucoup plus restreinte à l'industrie que la Ligurie centrale et l'on ne peut cette fois en accuser le grand trafic, l'histoire des ports n'y est qu'une longue notice nécrologique tandis que l'agriculture, l'accueil et le petit commerce y fleurissent particulièrement. Ce sont donc les domaines propres à préciser le rôle de ces activités par rapport à l'industrie.

Les proportions d'emploi industriel et leur croissance diffèrent d'autre part en même temps que l'agriculture et l'accueil se combinent de façon variable et prennent des formes diverses de part et d'autre de la frontière franco-italienne et même dans le petit cadre monégasque. Les incidences de l'évolution agricole et du développement de l'accueil sur l'emploi industriel ne peuvent donc être recherchées que dans les cadres de la Côte d'Azur, de la Riviéra des Fleurs et de la Principauté.

I. — LA COTE D'AZUR

Sur la Côte d'Azur, la courbe de 20 % d'actifs mobilisés dans l'industrie ne s'interrompt qu'au niveau de Vallauris et de Biot qui ne lui consacrent que 18 et 17 % de leurs travailleurs. Elle englobe par contre toutes les communes littorales de Fréjus et Saint-Raphaël jusqu'à Menton sans que jamais les pourcentages s'élèvent beaucoup : c'est à peine si Beausoleil, Villefranche et Le Cannet dépassent 30 % et si l'on atteint 40 au Cap d'Ail. En arrière, la caractéristique est d'opposer des faiblesses accusées et deux groupes de plus haut niveau d'industrialisation. En pays grassois comme en pays niçois, il n'est pas exceptionnel de descendre à 15 comme à Tourrettes sur Loup, à 10 comme au Tignet et à Saint-Paul-de-Vence, même à 9 comme au Broc, et à Saint-Jeannet. Mais ces tâches d'anémie restent minces; autour de Grasse, dans la basse vallée du Var, dans les Paillons surtout l'industrie se fait plus exigeante parfois même vorace : Châteauneuf de Grasse, Peymeinade, Grasse et le Bar se haussent au niveau des meilleures communes littorales, la Roquette-sur-Var et Saint-Martin, La Trinité Victor, Drap, Blausasc, Contes, Saint-André et Peillon plus haut encore et jusqu'à consacrer aux besognes industrielles de la moitié aux 2/3 de leurs hommes dans les deux derniers cas.

La part ainsi faite à l'industrie n'est pas négligeable; dans l'ensemble pourtant elle reste mineure et il est assez significatif que les communes les plus industrialisées occupent une position sublittorale.

Sur un total de 21 communes littorales, une appartient au type A., Biot. Deux autres sont de type TA., Vallauris et Villeneuve-Loubet. On en compte encore deux de type A_2, la Turbie et Saint-Laurent tandis que Le Cannet est I_3.t, le Cap d'Ail T_i et que toutes les autres se rangent dans la catégorie T_2. La dominante est

donc ici tertiaire avec quelque 78 % des communes contre 13 seulement consacrant franchement le plus gros de leurs travailleurs à l'agriculture.

En pays grassois, 3 communes sont A_1, Tourrettes, Saint-Paul-de-Vence et le Tignet, 6 A_2, Le Rouret, La Roquette, Pegomas, Auribeau, Mouans-Sartoux, La Valbonne contre I T A_1, La Colle-sur-Loup, 6 T A_2, Roquefort-les-Pins, Mougins, Gourdon, Speracèdes, Cabris, Châteauneuf et 2 T_2, Vence et Saint-Vallier que l'on peut encore rattacher à cette zone sub-littorale. On a donc des fréquences de 43 pour la dominante agricole et de 9 pour la dominante tertiaire mais 34 % des communes restent à forte représentation tertiaire et les 14 % de communes industrialisées à plus du tiers de leurs actifs font encore à ce dernier secteur d'activité une part supérieure ou équivalente à celle qu'ils accordent à la terre.

Le pays niçois offre 6 types A_1, Le Broc, Gattières, Saint-Jeannet, Colomars, Tourrettes-Levens et Saint-Blaise, 4 types A_2, Gilette, Castagniers, Berre et Falicon, soit 43 % de communes où l'agriculture se taille la meilleure part. Le tertiaire n'est dominant qu'à l'Escarène, à Carros et à Levens et il ne vient au rang de l'agriculture qu'à Peille; au total 13 % de cas de dominante tertiaire et 4 % de bonne représentation. Toutefois, les communes industrialisées qui représentent 30 % de l'ensemble ne placent l'agriculture nettement avant le tertiaire que dans 2 cas sur 9, à Saint-Martin-du-Var et à Bouyon.

Tandis que l'emploi tertiaire prend une place fondamentale sur le rivage, l'agriculture mobilise des effectifs appréciables dès qu'on s'en écarte. On ne saurait pourtant s'attendre à lui voir assurer le rôle de concurrent redoutable pour l'atelier et pour l'usine. Dans les Paillons niçois, on est surpris de la modestie de son rôle, à l'Escarène, à Carros et à Levens aussi bien qu'à Peille notamment. A la regarder de plus près, dans ses formes et ses profits, l'impression se confirme d'ailleurs par des révélations souvent paradoxales.

Par contre non seulement l'accueil exerce une vertigineuse attraction mais encore la fonction commerciale classique prend une énorme ampleur. Pour le premier, rien de surprenant, le terme de Côte d'Azur suggère instantanément l'exploitation du séjour, et que Levens ou Carros soient gagnés par le mouvement ne témoigne que de ses progrès. Pour la seconde, le fait que Peille et l'Escarène se révèlent des dortoirs d'employés au moins autant que d'ouvriers est un premier indice, mais ici encore, comme pour l'agriculture quoiqu'en sens inverse, l'analyse apporte des précisions inattendues.

A. — *Ferments et concurrences*

1) L'agriculture.

L'amenée des eaux de la Siagne, de la Vésubie, du Loup, plus tard le pompage de nappes souterraines ont permis d'irriguer près de 5 000 ha où s'est solidement implantée une agriculture savante en 3 systèmes essentiels : un système de banlieue livrant les fonds les plus humides et exposés au gel à la prairie laitière et couvrant le reste de jardins maraîchers et de fruitiers, un système dominé par la fleur à parfum, un système de la fleur fraîche qui ne tolère plus guère à ses côtés qu'un petit potager et une basse-cour exigue.

Les bas pays littoraux et sublittoraux limités par l'Estérel, le rebord des « baous », les alignements préalpins qui dominent le delta pliocène du Var, les remparts, qui ferment la conque du Paillon et, si vite à l'Est, les terroirs d'Eze, de la Turbie, de Roquebrune et du mentonnais disposent de quelque 14 000 Ha cultivés, partagés entre plus de 8 000 exploitations dont une trentaine à peine de plus de 20 hectares. C'est de très loin la très petite propriété qui l'emporte : plus de 15 % des exploitations ont moins de 1/2 Ha, 25 % disposent de 5 à 10 000 mètres carrés, 30 % s'étendent sur 1 à 2 hectares; moins de 17 % des travailleurs sont des salariés; on compte moins de 2 000 engins motorisés mais la consommation d'engrais est considérable, les techniques raffinées, les façons et les soins permanents et méticuleux, les rendements très hauts.

Dans ces conditions nombre d'agriculteurs vivent fort confortablement. C'est notamment le cas dès qu'apparaît la serre avec les deux types extrêmes que représentent l'asparagus et la rose; le premier reposant sur de plus vastes dimensions et jouant sur le peu de soins exigés par la plante qui permet de multiplier les vitrages, le second sur la haute valeur du produit et qui n'admet que de minces surfaces objets de soins continus. On a pû calculer qu'une serre d'indicats laissait en moyenne 800 000 francs net par an et les exploitations qui en rassemblent 20 et plus ne sont pas rares. On a de même acquis la certitude que quatre serres d'anémones suffisent à couvrir les besoins annuels d'une famille de 4 personnes. Au surplus, pour ne point s'attarder, il suffirait pour se convaincre de considérer le comportement et les éléments du train de vie de la majorité des cultivateurs. Dans la plaine du Var, autour de Saint-Laurent, de Biot, d'Antibes, les vieilles fermes étriquées se convertissent en pimpantes demeures munies des éléments du plus moderne confort, sans que le paiement y donne lieu à ces acrobaties dont d'autres classes socio-professionnelles sont coutumières. Chez le « fleuriste » plus encore que chez l'artisan, il est fréquent de doter la fille d'une véritable villa plus somptueusement équipée encore. Enfin, lors du rude coup de montagnère qui couvrit de neige la Promenade des Anglais et

la Croisette, en 1956, une foule de demandes d'indemnité s'abattit sur la Préfecture des Alpes-Maritimes, mais la pile s'en amenuisa presqu'au point de disparaître dès que l'administration s'avisa d'exiger qu'elles fussent accompagnées d'un double de la déclaration fiscale de l'année précédente. Le profit de l'agriculteur du littoral est dans la plupart des cas confortable.

Pourtant le bas pays n'est pas un. La vallée de la Siagne dont les terroirs associent le maraîchage et l'exploitation des véritables forêts de mimosas drapant les versants de l'Estérel et du Tanneron est riche. Le liseré d'exploitations florales ou horticoles qui borde la mer ou constitue le principal obstacle au débordement des agglomérations de Cannes à Antibes et tout spécialement dans le secteur antibois, royaume de la rose que l'on ne cueille plus lorsqu'elle est achetée moins de 60 frs et dont on augmente encore le rapport par des cultures intercalaires d'hiver comme le persil l'est plus encore (1). Le rebord des baous où se sont solidement implantés le verger spécialisé et l'élevage en batterie aussi bien que les cultures maraîchères depuis Saint-Paul jusqu'au Broc n'est pas moins florissant. De même encore la basse vallée du Var. Mais déjà les campagnes grassoises sont d'un cran moins intensément exploitées et surtout la prospérité se nuance à partir de l'amphithéâtre d'échines disséquées qui entoure Nice.

Dans le premier cas, c'est la conséquence du monopole des parfums et si les profits demeurent enviables, la terre n'exige plus qu'un nombre restreint de bras. Dans sa poursuite du plus haut profit, l'industriel grassois n'entend pas faire disparaître le cultivateur de Grasse et des communes périphériques, de Pegomas à Vallauris et au Rouret. Le profitable système, s'il implique une part élevée d'importation d'essences étrangères, n'en exige pas moins la conservation d'un minimum de récolte et de fabrication locales. Si le champ de fleurs disparaissait, il deviendrait impossible de jouer de la supériorité du produit local et d'impressionner le visiteur-client par le spectacle des quelque 300 ha actuels de jasmin à grosse fleur. Trop avisé pour tuer les poules aux œufs d'or, le parfumeur se contente donc de réduire sa basse-cour, quitte à flatter le petit troupeau nécessaire. D'une part, en effet, il a réussi à tenir en main les producteurs en transformant leurs coopératives en collecteurs à sa solde (2). Au lendemain de la grande guerre se créèrent des coopératives pour libérer le cultivateur du bon plaisir de l'usine. Mais les industriels sentant le danger ont offert aux coopératives un prix de 20 % supérieur à celui qui était offert aux paysans indépendants, plus encore 3 % correspondant à la commission des ramasseurs opérant pour le compte du petit producteur. Or, non seulement, l'offre a été acceptée; mais encore les coopératives ont consenti à ne pas recruter de nouveaux adhérents, à limiter le montant des ristournes, à ne les distribuer que tous les 5 ans et ces engagements ont été inclus dans un décret qui, depuis 1946, leur a conféré force de loi. Le résultat final, c'est qu'une seule coopérative a persisté à transformer les fleurs de ses membres, tandis que toutes les autres ne jouent plus qu'un rôle de commissionnaires aux ordres des usines.

D'autre part, l'industriel sait se rendre à temps aux agitations revendicatives. La paysannerie dispose d'un argument et d'une arme. Les manipulations auxquelles se livrent les fabriques sur des essences importées pour les revendre comme produits du terroir grassois lui fournissent un thème. Une vieille proposition de loi, reprise depuis la libération et déposée sur le bureau de l'Assemblée Nationale en vue de la création d'un office des Parfums comparable à la Régie des Alcools, permettrait de contrôler l'usage fait des essences étrangères et périodiquement on a vu se produire une agitation se donnant pour but de faire reprendre le texte en considération (3). Aussi a-t-il été organisé une caisse de compensation pour couvrir le préjudice des mauvaises années et sait-on, outre la surprime servie aux coopératives, parfois payer des fleurs qui resteront sur pied. Mais il ne manque pas de champs jadis consacrés à la fleur à parfum, souvent à la violette, et aujourd'hui en friches; ainsi notamment dans l'arrière terroir de Biot et sur La Valbonne où la fleur fraîche n'a pas — peut-être pas encore — colonisé.

Ce bas-pays grassois comporte aussi de vieilles olivettes et des oullières abandonnées et encore bien visibles entourant de vieux mas agrémentés de quelque figuier noueux, restes de l'ancienne polyculture fondée sur la trilogie céréale, cultures arbustives et petit bétail. C'est cependant à l'Est du Var que l'olivette règne encore bien souvent sur les versants secs et que se multiplient de minuscules exploitations marginales. Dès qu'on aborde les échines de l'ancien delta, elles commencent d'apparaître entretenant leurs « planches » et leur bassin maçonné scrupuleusement, désinfectant le sol par piqûres de biocides, recourant

(1) Le persil est d'ordinaire semé entre les pieds de rosiers taillés à blanc.

(2) Pour tout ce qui concerne la fleur à parfum (174), Le marché agricole.

(3) L'obligation qu'impliquerait la loi de déclarer sur le contenant la composition exacte du contenu rendrait impossible le procédé devenu classique de « naturalisation » dans les ateliers provençaux. Les importations d'essences susceptibles d'être fabriquées avec des fleurs fournies par la production nationale serait prohibée. Comme pour les alcools, l'exercice de la parfumerie industrielle serait soumis à un strict contrôle de l'Etat par le double moyen de multiples déclarations et d'un aménagement impératif des locaux industriels et commerciaux. Il y a là des dangers réels et lorsque les industriels argumentent en invoquant les résultats discutés de la Régie des Alcools et l'incompatibilité des déclarations et des contrôles avec la préservation des secrets techniques sur lesquels repose la supériorité de la parfumerie française, il est aisé de déceler une crainte de voir percer à jour le secret du système. Tel est du moins l'avis de De Favitsky, (174), Le marché agricole.

au phosol si reconnaissable à sa suffocante odeur d'œuf pourri et d'oignon, n'épargnant pas l'engrais mettant au point des rotations à base d'œillet et chrysanthème (plutôt que de fleurs d'été qui aggraveraient le problème de l'irrigation) et de salades, dont le profit finance la remise en état annuelle des sols, mais aussi s'obstinant à conserver une vignette sénile et un potager dont on attend des excédents de vente pour un petit banc du « marché » au détail de Nice, préférant le grossiste à la coopérative, ignorant toute comptabilité, incapable de se tourner faute de moyens vers des productions de haute rentabilité, bref ne laissant pas plus de 700 000 frs par an, après qu'on a vécu il est vrai. La situation est moins bonne encore pour nombre de propriétés affermées à des familles d'immigrants italiens qui se consacrent aussi aux productions exigeant moins d'investissements que de bras, comme l'œillet, en raison d'une rente qui pourtant ne satisfait pas le propriétaire eu égard à la valeur du terrain. Et, au fur et à mesure que l'on monte et que l'on s'écarte du rivage, les formes attardées se font plus importantes; ainsi s'explique que, prise dans son ensemble l'agriculture des bas-pays se caractérise par de faibles revenus à l'hectare.

Ainsi prenant surtout ses aspects perfectionnés à l'Ouest de Nice, l'agriculture n'est vraiment brillante que justement là où elle occupe le moins de monde, sur le littoral. Nulle part ailleurs, elle n'aspire les hommes, bien au contraire elle est volontiers abandonnée à de nouveaux venus pour lesquels elle ne constitue parfois même qu'une première étape dans l'assimilation. A vrai dire, se manifeste une tendance à la migration des exploitations savantes vers l'intérieur. La même hausse des terrains qui engendre des fermages lourds incline les propriétaires à les vendre pour y bâtir et à se reporter plus en arrière pour défricher des terres vierges ou abandonnées. C'est notamment le cas à Antibes où le glissement favorise le quartier de Saint-Claude. Il n'en résulte pas une diminution du nombre des exploitations ni des exploitants mais il n'y a guère de croissance non plus. L'agriculture de la Côte d'Azur n'est pas un concurrent pour l'industrie. Mais elle n'est pas davantage un ferment qu'en Ligurie centrale. Ses vergers, ses jardins maraîchers alimentent le marché de consommation immédiat et seulement pour une part. Ses productions laitières suffisent moins encore, on le sait, puisqu'il faut recourir à la Crau, au toulousain et à la région lyonnaise. Sa grosse production de fleurs coupées qui relaie la fleur à parfum en déclin s'exporte sans donner lieu à plus de transformation et c'est à peine si elle conditionne un petit développement d'emballages légers.

2) L'exploitation du séjour.

La grosse affaire de la Côte d'Azur : c'est l'accueil. Toute une littérature a été consacrée à cette fonction et de pertinentes analyses ont précisé l'importance de la région dans le cadre français [4]. Il suffit donc de retenir quelques points essentiels dans la perspective de ses incidences sur le développement de l'industrie.

Le premier, c'est l'ampleur de l'équipement. Il apparaît d'abord avec l'hôtellerie qui ne se cantonne pas aux rivages. Des pentes orientales de l'Estérel à Menton, le littoral ne montre guère de commune d'équipement négligeable et tout un cortège de centres vigoureux accompagne d'énormes noyaux. La série débute avec Cannes qui offre à elle seule autant de chambres que l'énorme connurbation gênoise et à quoi il faut joindre le Trayas, Théoule-Miramar, La Napoule d'un côté et Golfe Juan faisant la liaison avec le groupe suivant de l'autre : ensemble près de 9 % de l'équipement total de nos rivages. Vient ensuite le groupe d'Antibes qui, avec le Cap et Juan-les-Pins s'assure une participation de plus de 5 %. Sur la baie des Anges, Nice avec ses annexes de Saint-Laurent et surtout de Cagnes et du Cros-de-Cagnes ainsi que de Villeneuve-Loubet détient la part du lion avec plus de 17 %. Au-delà de l'échine du Boron-Alban, Villefranche, Saint-Jean-Cap-Ferrat, Beaulieu, Cap-d'Ail, Beausoleil, La Turbie, Roquebrune projetant de multiples antennes à partir de son ancien village que couronne le vieux château et Menton représentent sensiblement autant que le groupe cannois.

A cette floraison littorale répondent des bourgeonnements intérieurs. Dans l'arrière-pays canno-antibois, Cabris, La Valbonne, Le Rouret, Tourrettes, le Pont-du-Loup n'ont que des pourcentages faibles mais Roquefort-les-Pins, Biot et La Colle s'étoffent déjà qui font la part belle à la gastronomie. Surtout les groupes de Vence-Saint-Paul et de Grasse-Maganosc proposent chacun plus du double de chambres de ce qu'offre le champion du Var, Draguignan.

La capacité hôtelière représente ainsi presque le tiers de tout ce qu'offrent nos rivages. Mais il est essentiel d'y ajouter la location privée qui n'est pas un mince complément. Imbert l'estimait à quelque 12 000 chambres pour l'ensemble des Alpes-Maritimes [5]. Le nombre paraît faible. L'observation et l'enquête n'ont cessé de montrer le caractère systématique de la location privée et de révéler qu'elle échappe dans une large mesure aux investigations officielles. Qu'il s'agisse de Nice, du littoral oriental, des rivages occidentaux

(4) Notamment (154), chap. II, pp. 93 sqq, (133), (135), (339), (172), (173), (179.).
(5) (231) p. 172; Estimation pour 1956-7.

ou de la zone sublittorale, il est presque de règle de se cantonner dans quelques pièces en été pour louer le reste à 3 ou 4 familles qui se succèdent de juin à septembre. A Juan, quartier Lauvert, un ménage d'artisans s'installe dès Pâques dans deux petites pièces aménagées en sous-sol et héberge successivement jusqu'en octobre 8 familles d'employés d'une entreprise anglo-belge dont chacune séjourne 3 semaines. A Antibes, un peintre en bâtiments a découpé un garage — vaste il est vrai — en 4 garçonnières également loués pendant les 6 mois de belle saison et souvent même pendant les congés de Noël. Dans aucun des 2 cas, l'opération n'est connue du service des meublés, de la police et du fisc, du M.R.L. même, car aucun permis de construire n'a été demandé. Nous pourrions multiplier les exemples et il est si facile d'arguer que l'on héberge des amis ou des parents. On serait tenté d'admettre que la location privée double en réalité la capacité réceptive de l'hôtellerie et, en tout cas, la Côte d'Azur s'attribue bien ici encore le tiers de ce qu'offre l'ensemble des rivages de La Provence Orientale et de La Ligurie.

A côté de l'hôtel et du meublé, le camping. Il est médiocrement représenté vers l'Est, à partir de Nice. Ici, Menton détient le record avec près de 5 % de la surface totale consacrée aux campeurs sur l'ensemble de nos rivages mais avec Saint-Jean-Cap-Ferrat, on descend à 1,35, à Roquebrune au voisinage de 1 et à Nice à moins de 0,20. Mais l'Ouest est mieux pourvu : très peu de chose au Golfe Juan et à La Napoule, deux petits camps seulement encore à Cagnes mais Antibes qui pousse des antennes jusque dans la plaine de La Brague est déjà mieux pourvue que Saint-Jean et avec Cannes, Juan-les-Pins, Théoule, Villeneuve-Loubet et Mandelieu, on s'élève à des parts qui approchent du pourcentage mentonnais, avec Vence, dépassant à elle seule tout l'équipement éparpillé de Nice à Menton, à près de 9 %. Au total une proportion plus forte encore que pour les chambres et les appartements : un large tiers de la surface totale et le plus souvent remarquablement équipé.

Sans qu'on puisse la mesurer avec précision, la supériorité est plus nette encore sur le plan de la résidence secondaire. A l'Ouest du Var non seulement la ville de Cannes est toute entière affectée aussi bien avec les grands immeubles de la Croisette qui poussent jusqu'au-delà du Palm-Beach qu'avec le flot de constructions et de villas qui escaladent les hauteurs jusqu'au contact de l'agglomération ouvrière de La Bocca, jusque par delà Le Cannet et jusqu'aux pentes que couronne le Centre Hélio Marin. Mieux encore la marée, partie du rivage, s'étale sans solution de continuité plus loin que Biot et la plaine de La Brague où elle ne laisse qu'une étroite frange en avant de la voie ferrée et de la nationale 7. La commune de Vallauris est submergée. Du Casino à Bijou Plage, Juan n'est qu'une succession de blocs désertés neuf mois sur douze et tout ce qui se développe en arrière, jusqu'à la Croix-Rouge, Saint-Maime, Saint-Jean, est couvert de villas à peine plus souvent ou plus longuement occupées. Le Cap d'Antibes est un damier de parcs particuliers abritant chacun sa demeure souvent somptueuse. Antibes comme Biot ont vu racheter et aménager pour le séjour temporaire les pittoresques maisons tout en hauteur de leurs vieux quartiers et l'une comme l'autre s'entourent pour se rejoindre, par la Constance, de villas qui ne diffèrent de celles du Cap que par un peu plus de modestie, et encore pas toujours : le lotissement des Clausonnes est un musée de constructions d'un goût parfait. A cette large tâche canno-antiboise s'en ajoute une autre qui joint désormais Le Cros de Cagnes — et presque Saint-Laurent-du-Var — à Cagnes-le-Haut. Enfin, l'une et l'autre se prolongent jusqu'à la falaise des Baous et parfois jusque dans les préalpes. Derrière Cannes, la résidence secondaire a colonisé Mougins, La Valbonne, Grasse qui constitue, à elle seule, une tâche plus importante que celle de Cagnes-le-Cros et jusqu'à Fayence et Thorenc où apparaît le style chalet en passant par Peymeynade, Cabris, Spéracèdes, Le Tignet, Montauroux et Callian ou Saint-Vallier. En arrière de Cagnes, La Colle, Roquefort, Le Rouret et Châteauneuf sont pareillement envahies à l'imitation de Vence et de Saint-Paul qui ont donné le branle et gardent une belle avance.

A l'Est du Var, il s'agit d'une frange plus étroite mais cette fois continue jusqu'à Garavan et avec des projections très septentrionales. La série littorale commence à Nice où les immeubles neufs aussi bien que les anciens hôtels vendus par appartements et nombre de villas, qu'il s'agisse de la Promenade des Anglais, de Cimiez, des pentes de l'ancien delta du Var ou du Mont-Boron, sont pour une bonne part utilisés en résidences secondaires. Elle se poursuit vigoureusement avec Villefranche dont les pentes d'adret se couvrent de blocs de béton aux terrasses ensoleillées, avec Beaulieu et le Cap Ferrat, homologue du Cap d'Antibes en plus opulent encore. Les pentes d'Eze sont saupoudrées de villas et l'on s'en dispute désormais aussi les vieilles maisons. Plus encore que Menton, le Cap d'Ail et Roquebrune ainsi que le Cap Martin sont tapissés de parcs; le fait saute aux yeux sur une simple carte au 1/100 000 : routes et rues évoquent irrésistiblement un plan de lotissement.

Il ne fait pas de doute que la fonction d'accueil soit, à l'inverse de l'agriculture, un redoutable concurrent de l'atelier et de l'usine. Elle mobilise plus de 15 000 personnes, distribue plus de 85 millions de francs de

(6) (157) p. 105.

salaires, réalise 15 milliards d'affaires rien que pour l'hôtellerie aux termes des données officielles qui n'expriment qu'une faible part de la réalité si bien que les organismes sérieux se sentent tenus d'estimer au quadruple le résultat d'ensemble « d'une campagne touristique » [6]. Il est frappant que les Alpes-Maritimes aient une très faible proportion d'actifs pour l'ensemble de sa population et c'est évidemment pour une bonne part en raison des activités de l'accueil qui échappent au recensement. Procurant des profits confortables sans grande peine ni astreinte — tel rentier cagnois majore ses ressources de 1 300 Francs par mois — l'accueil exerce incontestablement une attraction puissante sur tous ceux qui sont en quête d'une occupation rentable.

3) Les activités commerciales et les fonctions urbaines.

Même allégé de l'accueil, le secteur tertiaire pèse encore lourdement dans l'économie de la Côte d'Azur. Urbanisée à vive allure, elle est bourrée de commerces, d'administrations, de services de tous genres.

Le fait s'affirme d'abord à Nice. Le coup d'œil pénétrant de Demangeon y discernait deux éléments fondamentaux, l'un à l'Ouest, l'autre à l'Est; le schéma reste valable sous la réserve d'y ajouter des enveloppes où la marée des constructions se desserre à mesure que l'on s'éloigne du rivage pour escalader les hauteurs encadrant la plaine palustre et des banlieues qui désormais enjambent le Var. Cette grande ceinture dont la fonction essentielle est de loger, manifeste une véritable pauvreté tertiaire. Si l'on excepte Saint-Augustin et les extrémités des axes Malausséna-Borriglione et de la Rue de France, les transports urbains sont à lignes et à fréquence rare, les détaillants eux-mêmes peu nombreux. La Corniche Fleurie, la Lanterne, les pentes qui dominent le Parc Impérial, Rimiez et le Mont-Boron en sont réduits à l'attente de la camionnette de l'épicier. Mais déjà s'y intègre la gare aérienne et surtout, il en va tout à l'inverse dans les deux autres combinaisons.

La ville de l'Ouest, c'est la ville résidentielle et pourtant chacun des quartiers qui la composent sont déjà abondamment garnis d'installations commerçantes et l'un d'eux s'essaie à un rôle universitaire. Villermont, Saint-Lambert, Borriglione, Auguste Raynaud sont bourrés de détaillants de toute espèce notamment le long des avenues Malausséna et Joseph Garnier et ce groupe nord dispose d'un marché quotidien animé dont le centre est la Place de la Libération. Le Parc Impérial, le Tzaréwitch, Passy, le quartier des musiciens ont aussi avec Gambetta, leur artère commerçante et au carrefour Gambetta-Thiers, leurs halles couvertes. La Promenade des Anglais comme les versants occidentaux sont desservies par la rue de France qui est encore un lieu géographique de redistribution et fortement gonflé par les halles de la Buffa. Là est le royaume de l'accueil mais aussi celui des boutiques de luxe comme des activités distractives, ainsi le long de l'Avenue de Verdun et de la rue de Paradis qui constituent, à l'échelle niçoise, une petite rue Royale et une réduction du faubourg Saint-Honoré. Il n'est pas jusqu'aux quartiers industrialisés qui ne laissent apparaître une profusion d'installations tertiaires. Ainsi de Magnan et La Madeleine où la résidence ouvrière et artisanale développe évidemment les commerces domestiques, dont les ateliers s'entourent d'entrepôts, en particulier de détersifs et de produits chimiques, et à proximité desquels se sont installés le Collège Littéraire Universitaire, les laboratoires de l'Institut Scientifique et la Faculté de Droit.

La ville de l'Est, dont il faut exclure le quai des Etats-Unis hôtelier et gastronomique, mais qui englobe largement l'avenue de la Victoire et jusqu'au haut Gambetta est bien autrement riche. Les immeubles d'habitation y tiennent encore leur place; nulle part cependant la fonction de logement n'est déterminante. Au Nord-Ouest, Saint-Etienne et Trachel rassemblent les deux gares urbaines, celle du réseau Méditerranée qui non seulement reçoit quelque 5 millions de voyageurs mais encore traite quantité de marchandises et celle des Chemins de Fer de Provence qui dessert l'arrière-pays et que joint à la précédente une voie encadrée d'entrepôts et de magasins de gros. Au Nord-Est, la gare de Saint-Roch qui manipule bon an, mal an, 400 000 tonnes, s'entoure d'abattoirs, de manutentions, de docks et de magasins frigorifiques tandis que Saint-Pons rassemble la gendarmerie, les prisons, un vaste hôpital et le palais de la Foire. Au Sud-Est, le port, de taille réduite, mal pourvu en appareils de levage, sans voie ferrée, docks ni hangars couverts, abrite cependant une petite gare maritime, quelques transitaires sur le Quai Lunel, l'Inscription Maritime sur le Quai Papacino et des Services Douaniers étoffés sur le Quai des Deux-Emmanuels. Dans ce cadre, le quartier de la gare S.N.C.F. est aussi celui des vastes bâtiments administratifs dont l'Hôtel des Finances et ses annexes. Le quartier de l'Avenue

(7) Certaines études de notaires occupent presqu'un immeuble, emploient une cinquantaine de personnes, acquittent pour quelque 2 000 à 2 500 Frs de téléphone chaque mois.

(8) Le marché de gros niçois absorbe par exemple d'énormes quantités de pommes de terre de l'Aisne, de la Somme, du Finistère, du Calvados, du département du Nord, saisonnièrement même de la Basse Durance et du Massif Central et il en fournit à 80 % les marchés de gros de Cannes et de Menton. De même, pour les fruits et légumes venus non seulement du Var, du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône, mais aussi d'Indre-et-Loire, du Nord et de Belgique, d'Italie, d'Afrique du Nord, de Guinée et de la Guadeloupe par Marseille. Source : Préfecture A. M.

de la Victoire accumule les magasins de commerce multiple, les maisons de confection, les banques, établissements financiers et études de notaires dont la plupart — en raison du maintien de la législation sarde qui en réduit le nombre à 8 — travaillent à la chaîne, bureaux d'affaires, cinémas et cette profusion de coiffeurs et d'instituts de beauté qui a frappé d'excellents observateurs. Tout l'Ouest de la vieille ville est bourré de commerce parmi lesquels les marchands drapiers perpétuent une tradition séculaire; c'est aussi le domaine du marché aux fruits et légumes qui, de mai à novembre délaisse le Cours Saleya et ses poissonneries pour le Paillon couvert, et du marché aux fleurs; là enfin, sont les multiples bâtiments de la Trésorerie, de la Préfecture et de la Mairie, du Palais de Justice. On pourrait poursuivre longtemps, les secteurs réputés résidentiels eux-mêmes ne sont que des exceptions et partielles : le Boulevard Dubouchage n'est dominé par l'habitation qu'à l'Est et encore y est-il étroitement encadré par les grands lycées, l'hôtel de la police, la bibliothèque municipale, des séries de magasins d'ameublement et de machines outils, de gros dépôts de matériaux de construction, les cabinets d'avocats tandis que boutiques et banques prennent le pas dans la partie jouxtant l'Avenue de la Victoire.

Respectable concentration de quelque 300 000 résidents auxquels s'ajoute l'affluence d'hôtes temporaires. Nice assume incontestablement un rôle de capitale régionale et une fonction internationale. Le marché de gros niçois dont les déchets jonchent encore le Paillon couvert à 8 heures du matin est une grosse affaire autour de laquelle gravitent quelque 80 commissionnaires. Ce n'est que pour une part que l'arrondissement de Grasse est ravitaillé directement par l'outre Estérel et la vallée de la Roya, qui bénéficie de facilités frontalières particulières par le marché alimentaire de Vintimille; tout le reste du département et même les marges bas-alpines de Castillon, de Saint-André, des deux Thorame et d'Allos sont tournées vers Nice. Sa zone d'action publicitaire s'étale, avec ses quotidiens, sur les marges varoises. Pour l'administration agricole, les finances et les services économiques, la police judiciaire, la production industrielle, les P et T, et la sécurité sociale Nice dépend de Marseille, pour l'armée, elle relève de Toulon et de Grenoble pour les tabacs; mais elle est le siège de la 40e conservation des eaux et forêts, de la 12e inspection des travaux publics, d'une délégation départementale de l'urbanisme, d'une circonscription pénitentiaire, d'une circonscription douanière qui s'étale jusqu'au col de Larche; sa juridiction de 1re instance s'étend à tout l'ancien comté et elle est à la tête d'une sous-région de radiodiffusion qui englobe la Corse. A défaut de structures complètes d'enseignement supérieur, Nice dispose d'établissements secondaires bien étoffés avec nombre de classes préparatoires aux grandes écoles aussi bien littéraires que scientifiques et l'enseignement niçois recrute d'un côté jusqu'aux marges du Verdon et de l'autre dans toute la Corse. On a souligné le rôle de capitale de la fleur coupée et de carrefour aérien et certes l'aéroport niçois ne se borne pas au service des séjours d'agrément [9]. Avec sa piste de 2 700 m et son vaste réseau de liaisons internationales, il dispose d'une solide avance et les temps ne paraissent pas venus où le « Ligure » cessera de joindre la capitale de la Côte d'Azur avec les bureaux d'affaires de la Haute-Italie.

Les données numériques confirment l'extrême importance de ces activités. Sans s'attarder aux petites affaires qui remplissent une soixantaine de pages dans les annuaires utilisant les corps d'imprimerie les plus réduits et où fourmillent les agences immobilières, la liste des entreprises employant plus de 10 personnes est éloquente. Elles sont 37 dans l'alimentation, 23 dans l'habillement, 14 dans la droguerie et la pharmacie. Sur les cinq magasins de commerces multiples, deux emploient plus de 100 personnes, 1 plus de 200, 1 encore plus de 500. La branche de l'entretien, teinturerie, blanchisserie, compte 18 établissements de plus de 10 employés; les soins corporels, coiffeurs ou instituts de beauté 2; les établissements distractifs sont 22, ceux qui fournissent le bâtiment 19, ceux qui distribuent les produits métallurgiques et mécaniques 30. Dans les combustibles et les produits agricoles, on en compte respectivement 11 et 6. Mais c'est dans les transports, la banque et les assurances, la presse et la publicité que sont battus les records du nombre ou de l'ampleur. 55 entreprises dans le premier cas dont 2 de plus de 200 employés, 1 de plus de 400 et 1 de plus de 500, sans compter 1 400 employés de la S.N.C.F.; 25 dans le second dont 9 de plus de 50, 1 de plus de cent, 1 encore de plus de 200; 2 dans le dernier cas totalisent seuls plus de 500 emplois !

Les relevés indiquent près de 10 000 emplois dans les transports, plus de 35 000 dans les commerces, 720 intermédiaires du commerce et de l'industrie, 4 000 emplois dans la banque et les assurances, plus de 1 400 dans les spectacles sédentaires, 3 700 pour les services rendus aux entreprises, plus de 23 000 pour les services rendus aux particuliers, plus de 22 000 pour les services publics civils, sans compter plus de 12 000 pour les services domestiques dont une partie relève de l'accueil et plus de 1 200 de professions non déclarées

(9) (122) et (123).

(10) Fichier I.N.S.E.E. Pour les entreprises de transports occupant plus de 200 personnes. Rapides Côte-d'Azur et Chemins de fer de Provence, celle qui en mobilise plus de 400 c'est Air France, les Transports de Nice et du Littoral en retiennent plus de 500, Le Crédit Lyonnais fournit de son côté plus de 200 emplois.

dans le département, et le plus clair s'en rassemble à Nice [11]. Encore ce volume ne répond-il que de loin à la réalité. Il ne fait aucun doute qu'un grand nombre de personnes tirant l'essentiel de leurs ressources d'une activité tertiaire échappent à tout recensement. Ce n'est pas une caractéristique niçoise, le même phénomène se retrouve partout; il semble bien cependant qu'il prenne à Nice des proportions exceptionnelles. Dans le domaine immobilier évolue une abondante faune d'intermédiaires clandestins. Toujours dans le même domaine abondent les architectes et géomètres non déclarés : c'est le cas pour certains agents immobiliers qui joignent à leur activité déclarée les profits du dressage de plans et de la direction des constructions. Les archives des notaires regorgent d'actes constitutifs de sociétés civiles dont ni le fisc ni les organismes de la statistique ne connaissent les profits et les participants. Les études notariales comme les agences immobilières sont également riches en achats sur compromis « pour le compte de toute autre personne ou société » que l'acheteur « entendrait se substituer par la suite » permettant à un particulier de demeurer anonyme tout en se livrant à de substantielles activités. De gros propriétaires lotissent sans perdre leur qualité de citoyen sans profession, arguant qu'ils vendent de temps en temps un lopin pour vivre. Les enquêtes établissent clairement l'existence d'affaires dont l'équipement, réduit à un téléphone dans un appartement, voire à une simple boîte aux lettres, échappent à tout contrôle. D'autres appartements privés sont en fait des boutiques d'antiquaires ou des galeries de tableaux. Le moindre contact avec une officine de courtage en valeurs mobilières ou de gestion de portefeuille dévoile une foule de spéculateurs à la bourse officiellement réputés rentiers. Des scandales retentissants ont révélé des formes de prêt parfaitement clandestin et leur pratique demeure répandue. Il faudrait ajouter la profusion de métiers qui poussent les commerçants patentés à multiplier les plaintes pour maintenir à la douane du Pont-Saint-Louis une sévérité particulière.

Hors de Nice, bien que la gamme des activités tertiaires présente des lacunes, l'intensité ne faiblit ni dans les noyaux urbains qui se succèdent tout au long du littoral ni dans les intervalles qui les séparent d'ailleurs de moins en moins. A Cannes et au Cannet, l'accueil se double d'une large fonction résidentielle et d'un rôle de marché local et d'escale maritime. A côté d'un appareil administratif et d'une liste de professions libérales qui rassemblent officiellement 7 000 personnes toutes les rubriques commerciales sont représentées dans une abondance qui ne le cède qu'à la prédominance des formes de luxe : 105 agences immobilières, 53 bijouteries et 6 joailleries, plus de 50 magasins de chaussures et autant de coiffeurs, sans compter, bien entendu, ceux des hôtels, une quarantaine de librairies, une foule de commerces d'alimentation, plus de 50 entreprises de transport et jusqu'à un acconier, 2 agents en douane et 10 agences maritimes. Il en va de même à Antibes-Juan qui compense un équipement de luxe un peu moindre et le défaut d'escale par un accroissment de la desserte agricole et une petite fonction d'entrepôt pétrolier grâce à une sea-line et aux réservoirs qui s'entassent au pied du Fort-Carré. A Menton, la plus belle avenue s'essoufle à vouloir se donner des allures de Rue de France niçoise, l'aire de desserte atteint tout juste Gorbio, Castellar, Sainte-Agnès, administrations et services publics s'anémient, sauf la douane qui gonfle les effectifs, pourtant ce sont encore près de 37 % des actifs que mobilisent les activités tertiaires autres que d'accueil. Dans les intervalles, Cagnes qui dispose du Cros, Vallauris dont relève le Golfe Juan, Mandelieu, leur consacrent encore quelque 30 %. Avec Eze dont la bâtisse s'échelonne depuis la mer jusqu'au rocher, on atteint 40, avec Théoule 45, avec le Cap Ferrat et Villefranche 46, avec Beaulieu 48 %.

Au-delà de cette vigueur littorale, on passe brusquement à une zone de pénurie interne le long des raides rebords des préalpes niçoises mais à la périphérie de Nice et dans la zone sublittorale à l'Ouest du Var, l'équipement se maintient à des niveaux fort honorables. Les Paillons et les collines niçoises associent des villages démunis comme La Roquette ou Bendejun à des bourgades renaissantes et à des dortoirs mieux équipés comme l'Escarène qui ne consacre pas une moindre proportion d'actifs au secteur tertiaire que Cagnes, Vallauris ou Mandelieu, de même Falicon et Saint-Martin. Dans la zone sublittorale, les villages démunis sont plus rares. Le plus souvent, les campagnes se doublent d'une résidence plus stable et plus discrète que celle du front de mer mais qui développe les services et il reste un centre local dont l'importance n'est pas négligeable. Quarante pour cent de ses communes affectent moins de 25 % de leurs actifs au secteur tertiaire mais 52 % lui en consacrent de 25 à 35 et Vence et Grasse davantage encore, la première, bourgade grossie autour de son antique cathédrale par une résidence paisible mais cossue qui exige, avant le touriste, jusqu'à des antiquaires et des marchands de tableaux, la seconde qui conserve une importante fonction judiciaire et administrative avec une sous-préfecture dont dépend Cannes.

A l'analyse se dégagent 3 traits :

1) Accueil et commerce marchent généralement de pair. C'est sur le littoral et à proportion de l'équipement réceptif que se gonfle l'activité commerciale, surtout celle de l'alimentation, des petits commerces de futilités et des transports. Il est certain que la fonction d'accueil apportant une clientèle de pouvoir d'achat élevé et sans cesse renouvelée est un ferment actif de développement et de débouchés commerciaux. Il est également

(11) (1) I. Population, Emploi, tableau 103. Recensement 1962.

probable qu'elle favorise ces activités clandestines qui prennent une importance extraordinaire sur la Côte d'Azur. « Le soleil de Nice, dit le proverbe, mûrit une poire chaque jour. »

2) A côté des activités liées à l'accueil apparaît un fort ravitaillement local et une hypertrophie des professions libérales et surtout de l'effectif des médecins, des pharmaciens et des boutiques de produits de régime. C'est qu'à côté de l'accueil saisonnier — ou bi-saisonnier — il en existe un autre type plus durable; la Côte d'Azur a fixé une population de retraités venus de tous les coins de la France et de l'étranger. Entre 1861 et 1962, la population des Alpes-Maritimes passe de moins de 195 000 à plus de 625 000 unités et de 52 à 145 habitants au km². Or les taux de fécondité sont nettement moins inférieurs à ceux de l'ensemble de la France que les taux de natalité; depuis 1911, la pyramide des âges ne cesse de se rapprocher de la forme d'une urne et la comparaison avec l'ensemble métropolitain fait ressortir un fort déficit pour les classes de 0 à 35 ans et un considérable excédent pour les classes plus âgées. Sur la côte proprement dite, il s'agirait plutôt — et surtout depuis les replis coloniaux — d'un assemblage de très jeunes et d'éléments âgés dont l'importance saute aux yeux au simple spectacle des rues de la connurbation littorale. On pouvait d'ailleurs s'attendre à cet afflux de retraités dès lors que le pourcentage d'actifs paraissait faible : l'immigration très particulière qui affecte la Côte d'Azur ajoute ses effets à l'hypertrophie des activités clandestines.

3) La plus grande place commerciale et le cœur de la Côte, Nice, est aussi son plus puissant centre d'accueil lato sensu. Bien mieux, dans la mesure où sa fonction se fait régionale, elle consiste avant tout à approvisionner les autres stations de séjour temporaire ou de fixation et à en animer l'expansion, de telle sorte qu'elle est encore étroitement rattachée à l'accueil.

C'est donc finalement à la fonction d'accueil, directement ou indirectement, que l'industrie doit le plus clair et de son développement et de ses limites. Incontestablement elle a joué comme ferment. Toutes les productions qui gravitent autour de la bâtisse n'auraient pas pris l'énorme expansion qui les fait transformer tout le rivage en une unique et considérable connurbation et déborder sur l'arrière pays sans les marées saisonnières ni le continuel déversement de transfuges qui vivifient la Côte d'Azur. Le chemin de fer engendrera les Etablissements Michel nés d'une modeste menuiserie en 1925, les productions de luxe prospèrent à proportion des séjours, l'imprimerie des affaires commerciales, la presse de la publicité. Les fabrications médicales et diététiques, les industries alimentaires, la mécanique d'entretien se développent pour les mêmes raisons et dans les mêmes conditions. La poterie de Biot et de Vallauris renaissent par la vertu de l'accueil comme celles de Savone et d'Albissola. Developpée à partir du XVI[e] siècle à Vallauris, elle occupe 341 personnes en 1861 et ses 80 entreprises, parmi lesquelles celles de Biot se signalent par leurs jarres à huiles, réalisent près de 3 % du chiffre d'affaires total de l'industrie du département et exportent pour près de 3 000 tonnes dans le bassin méditerranéen et jusqu'en Amérique tandis que la poterie artistique vient d'apparaître. En 1889, le rapport du Maire de Vallauris au Préfet exprime quelques craintes quant aux poteries culinaires mais elles s'avèrent passagères puisqu'en 1921, 50 ateliers s'y consacrent dans la seule commune de Vallauris. De son côté la poterie artistique prend un développement exceptionnel avec le style 1900. Toutefois, la première ne résiste pas aux ustensiles d'aluminium et de fer émaillé, la seconde sombre avec le changement de style consécutif à la Grande Guerre et c'est le tourisme — aidé de Picasso — qui relance la céramique de Vallauris tandis que les jarres de Biot ressuscitent de leur côté par le souci de décorer les villas résidentielles férues de « rustique » et de « style provençal ». Les laboratoires d'études et de recherche appliquée sont eux-mêmes nés de l'accueil : lorsque l'I.B.M. se décide à transférer une partie de ses installations en province, elle fixe son choix sur la Côte d'Azur d'une part parce que la majorité du personnel intéressé se prononce dans ce sens, d'autre part en raison de la présence d'un aéroport parfaitement relié aux grands centres d'activité du monde occidental et le personnel a apprécié la Côte grâce à des séjours touristiques comme la gare aérienne est d'abord née d'une préoccupation d'accueil.

En soi, pourtant, aussi bien que par l'hypertrophie commerciale qu'il engendre, l'accueil se révèle surtout un concurrent qui non seulement est gourmand de bras mais encore absorbe les cerveaux. Qu'il s'agisse d'hôtellerie, de commerce, de distractions, la place où s'employer ne manque jamais, le profit récompense vite un effort même limité et la profusion d'activités clandestines autorise d'avantageuses évasions fiscales. Dans les professions libérales, la promotion sociale est assurée, la clientèle ne fait jamais défaut et l'on sait aussi se défendre contre le fisc.

Cependant que les formes et souvent les fabrications industrielles traditionnelles disparaissent par le fait de l'élargissement des marchés, il n'y aura longtemps que des créations limitées en nombre et réduites à quelques branches d'entreprises et d'établissements solides. De 50 en 1864, l'effectif de la mine de plomb de Péone tombe à 8 en 1874 et l'affaire disparaît deux ans plus tard. La mine des Cerisiers qui mobilisait 266 personnes et produisait 7 300 tonnes en 1881 ferme en 1885 par suite de la concurrence des cuivres américaines. Le manganèse de Valmasque est pareillement victime. Le travail de la soie disparaît vers 1870, la chapellerie agonise en 1889, le tissage à domicile et la petite parfumerie à la fin du siècle. La construction navale achève

de périr en même temps que les pêcheurs se convertissent en nautoniers pour touristes. Le mal n'est pas moins grand pour l'huilerie. Sans doute en 1887 voit-on naître l'huilerie Audemard au capital de 550 000 frs, en 1898 la raffinerie d'huiles d'olives de Nice d'un tiers plus puissante et en 1911, la Société Niçoise d'huiles d'olives; il ne s'agit que d'affaires d'épuration et alors que la statistique de Roux dénombrait 135 « défissi » et une cinquantaine de moulins à essence, dès 1887 le rapport du Préfet faisait état d'une « situation devenue stationnaire » tandis que la savonnerie perd plus de la moitié de son effectif entre 1874 et 1889 (14 ouvriers contre 34). Enfin, à côté de ces créations plutôt commerciales on ne voit guère naître jusqu'à la Grande Guerre, période pour laquelle nous disposons de la liste complète des sociétés par actions, que quelques affaires d'industries alimentaires, mécaniques et surtout d'éclairage et de matériaux de construction : Société d'Eclairage de Villefranche et de Beaulieu en 1894, Gaz Electricité de Nice en 1895, Brasserie de Nice en 1897, Société d'Electricité Méditerranéenne en 1898, Electricité de Menton en 1902, Electricité du Sud-Est en 1904, Distillerie Blanqui et Fracchia en 1906, Fonderies et Ateliers du Littoral la même année, Ciments Thorrand-Durandy en 1907, Ciments Thorrand en 1908, Parisienne des Ciments Portland, Niçoise des Plâtres et Ciments, Agglomérés du Sud-Est en 1911 et 2 imprimeries, d'ailleurs surtout de presse : en tout 13 sociétés et qui ne totalisent guère plus de 14 millions de capital sur 120 affaires rassemblant 763 millions [12]. Manifestement l'intérêt a été accaparé par la mise en place d'un puissant appareil tertiaire et l'essor de l'accueil et la prolifération des commerces de tous ordres n'auraient pourtant pas été tels si tout un ensemble de conditions n'avaient conspiré pour élaborer un milieu différent mais tout aussi vigoureusement typé que celui des grands ports.

B. — *L'élaboration des sociétés à vocation d'accueil*

1) Les retards du Comté sarde.

La première de ces conditions, c'est l'état du Comté sarde et de sa couverture humaine.

Jusqu'en 1860, en dépit de quelques périodes d'occupation brèves, le Comté reste soumis à la maison de Savoie et de Piémont Sardaigne sous la domination de laquelle il est passé en 1388. Après une longue phase militaire qui fit du Rocher de Nice une des plus redoutables forteresses d'Europe jusqu'à ce que Louis XIV en fit raser les défenses en 1707 malgré l'avis de Vauban, les ducs savoyards se sont préoccupés de leurs communications et de leurs débouchés : l'obstination avec laquelle ils s'accrochent à l'Ubaye et l'éclat qu'ils confèrent à leurs apparitions à Saint-Etienne de Tinée en témoignent. Ils s'appliquent à incruster un chemin du sel à travers leurs domaines : *la route de Nice à Paris* par Sospel, Tende, Coni et Asti [13]. En 1612, Charles Emmanuel 1er établit à Nice un port Franc. Quatorze ans plus tard y apparaît un organisme de crédit et d'échanges qui joue pratiquement à la fois le rôle de banque et de bourse de commerce. Les souverains sardes du XVIIIe siècle sont des despotes éclairés soucieux d'élargir leurs ressources en créant un équipement capable de développer la richesse de leurs sujets. Devenu route de Turin, le chemin de Tende s'efforce de se hausser au rang des grandes artères de l'époque et ambitionne de concurrencer celles qui desservent Marseille et Gênes pour servir « communément à l'échange des produits entre la méditerranée et les pays du Nord ». L'antique plage des Ponchettes est peu à peu abandonnée au profit du bassin de Lympia creusé dans les marécages des alluvions meubles étalées par le Paillon dans ses incursions à l'Est du Château. Un large appel est fait aux juifs et aux faillis susceptibles d'implanter une classe commerçante dont le défaut compromettait tout autre effort [14].

Nice connaît alors une prospérité certaine : c'est l'époque où sont construites les « terrasses », sur lesquelles on sacrifie chaque soir d'été à la coutume méditerranéenne de la promenade vespérale, aménagé le cours Saleya qui sera l'avenue des « Corso Carnavalesques » jusqu'au début du XXe siècle, édifiées des places monumentales de style piémontais comme la place Garibaldi. Mais les Ducs de Savoie et les Princes Sardes ont trop hésité entre un destin français et une chance italienne pour que leurs initiatives n'aient pas été empreintes de retard. Marins et pirates, aventuriers et hommes d'affaires marseillais et gênois avaient acquis une considérable avance. L'expérience niçoise est surtout prématurément interrompue par l'option piémontaise et ligure pour laquelle les souverains se prononcent définitivement au début du XIXe siècle. En 1815, la Ligurie est le prix de leur fidélité à la cause des vieilles monarchies et le duel avec Gênes s'achève à leur profit. Disposant désormais d'un

(12) Grâce surtout au Recueil des Sociétés par actions de la Région Niçoise édité par la Banque du Sud-Est. Cf. Hermitte : Un document en voie de disparition sur l'équipement de la Côte d'Azur, Méditerranée, oct.-déc. 1960, pp. 133-136.

(13) (228) p. 1959.

(14) L'opinion reçue veut que Victor-Emmanuel ait cédé aux instances de Marseille, de Port Maurice et de Gênes. L'âpreté gênoise a probablement joué. Que les désirs marseillais aient pesé dans la décision est beaucoup plus douteux. Le choix du souverain s'explique logiquement.

port véritable et parfaitement équipé non seulement en matériel mais encore en entreprise, les souverains de Piémont Sardaigne renoncent à une difficile création, ce qui les délivre de lourds soucis et de pesantes charges. En Juillet 1854, Victor Emmanuel II abolit le Port Franc et institue à Nice de lourdes charges : voilà le Comté livré à ses seules initiatives et à ses seules ressources, bien timides et fort modestes. Cavour lui-même n'agira pas autrement; tout se passe comme si, ayant depuis longtemps prévu le prix de l'aide française, il avait jugé inutile de s'attacher à la mise en valeur de Nice et de son arrière pays : dans son effort pour développer les ressources du Piémont — qui par bien des traits rappelle les conceptions du despotisme éclairé — il néglige complètement le Comté.

Dans ces conditions, Nice et sa province retombent dans un climat politique et social fort attardé sinon périmé. Les administrateurs, intendants et trésoriers généraux, sont plus préoccupés de rentrées fiscales que d'encouragements à l'initiative privée, d'investissements à long terme, d'équipement d'infra-structure. Les taxes indirectes — pour lesquelles la monarchie sarde a toujours nourri un penchant — sont écrasantes : la lettre s'affranchit à 0 frs 20 en France, à 0 frs 50 dans le Comté pour les plus brèves distances; le kilog de sel qui vaut 1 fr et quelques centimes à l'Ouest du Var, est vendu 16 frs 50 à Nice [15]. On calcule que la moyenne fiscale dépasse 48 frs par tête, lorsqu'en 1859 viennent s'ajouter les décimes de guerre [16]. La loi du 26 juin 1853 dispose que chaque vallée sera dotée d'une route aboutissant au dernier chef-lieu de mandement dans un délai maximum de 10 ans mais en 1859, six ans plus tard, il faudrait encore 4 millions pour achever le réseau dont la moitié est à la charge de l'Etat. Or l'article 3 de la loi stipule formellement que « le concours de l'Etat ne saurait en aucun cas dépasser le chiffre de 2 millions ». Somme d'ailleurs dérisoire puisqu'elle équivaut à peine à 18 mois de bénéfices de la douane niçoise, et, si l'on déduit les dépenses déjà faites, il est certain que les crédits nécessaires pour l'achèvement du réseau ne seront jamais obtenus. En fait, les routes restent rares et dans un état souvent effroyable. On compte à peine 138 kms de routes royales, 23 kms de routes provinciales, 105 kms de chemin divers, qualification qui en dit long ! Au total 226 kms soit 86 m de voie par km^2 [17]. Nombre de villages ignorent tout véhicule à roues et les muletiers forment encore une corporation solide. Il n'est pas question de chemin de fer en 1860; non plus que d'un système d'irrigation. L'endiguement du Var reste à l'état de projet ou d'ébauche.

Hors de Nice, la réalité du pouvoir se fragmente aux mains d'une série de propriétaires terriens, religieux ou civils, qu'une certaine action charitable ne suffit à rendre ni éclairés ni efficaces [18]. Aussi la qualité comme la quantité de la population restent-elles médiocres. L'instruction publique, étroitement soumise au contrôle des notables est peu répandue et d'esprit étriqué. D'après le recensement officiel de 1848, le Comté rassemble près de 90 000 sujets ne sachant ni lire ni écrire sur une masse totale de moins de 120 000, soit quelque 75 % d'analphabètes [19]. Il n'y a en 1860 qu'un établissement secondaire réunissant péniblement une quarantaine de pensionnaires après en avoir compté cent cinquante sous le premier empire et l'enseignement qu'on y distribue n'est même pas suffisant « pour faire recevoir les jeunes gens dans les écoles de second ordre » [20]. Les mœurs restent archaïques. L'hygiène est inconnue et l'on continuera à jeter les morts au charnier à Cimiez encore jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Le savoir médical tient en trois mots : purge, saignée, diète absolue. Encore préfère-t-on souvent s'adresser aux guerisseurs : « une nuée d'empiriques sans titre ni capacité » à moins qu'on ne s'abandonne avec fatalisme puisqu'aussi bien l'idée demeure enracinée que les jours de l'homme sont compté et qu'il n'en sera ni plus ni moins quoi qu'on fasse. Les affections héréditaires sont généralisées et multiples. Les épidémies continuent de faire tardivement des ravages énormes. La mortalité est considérable, l'accroissement naturel très modeste [21].

Avec une telle administration et un semblable personnel, l'économie demeure locale et cette économie de subsistance s'enlise dans la routine. L'agriculture, fondamentale, s'attarde en des formes archaïques et la production agricole est misérable. La demande grassoise permet un petit développement des cultures florales à Nice et Villefranche mais le protectionnisme, les difficultés de circulation, la concurrence italienne paralysent les ventes d'agrumes et d'huile : il faut en venir à louer les orangers aux hivernants qui, pour une somme

(15) (238) p. 46.
(16) (238) p. 46. Contre 37 F_2 12 en France.
(17) (238) p. 27. Contre 270 dans le département français du Var.
(18) Les archives de Turin conservent une lettre du 23 août 1832 adressée au Ministre de l'Intérieur et de la Police lui rapportant que « l'Evêque est sans mémoire, le grand vicaire sans cervelle, le chapitre peu instruit, le séminaire sans bon maître ». Fodéré rapporte en outre qu'un notable à qui il demandait la raison pour laquelle il n'avait point poussé au développement de l'irrigation dans un temps où il disposait de l'autorité requise, lui répondit : « Ma foi : cela était facile. J'avais de beaux plans et les moyens prêts mais on me fit attendre 15 jours une charge que je sollicitais et je ne voulus plus rien faire ». (198).
(19) Exactement 88 563 et 118 377.
(20) (238) pp. 21-24.
(21) (238) et (198) *passim* auxquels sont empruntés les citations.

modique, se font concéder le droit de consommer les fruits sur place. La persistance de vastes terres d'église et le maintien systématique des héritages par le célibat des puînés, qui prend figure d'institution, entretiennent une structure préjudiciable de la propriété. D'un côté de grands domaines dont le propriétaire se soucie peu d'améliorations et dont le métayer attend la bonne volonté de son bailleur. De l'autre, une paysannerie où chacun ne dispose que d'un lopin, grand comme un mouchoir de poche et de l'usage des « bandites ». Partout, le manque d'investissements, de connaissances, un outillage rudimentaire, des façons dignes du moyen âge avec recours à l'exorcisme contre les épizooties. Le paysan du Comté s'est échiné à construire des « planches » pour conquérir les rudes pentes et s'escrime pour les entretenir. Il s'est ingénié à profiter à la fois des hauteurs à pacages, des versants et des bas fonds et c'est sans doute une des raisons pour lesquelles tant de villages restent perchés. Mais le travail à la main règne en maître : en 1936 et 1937, on signalera encore la persistance d'un procédé de battage du blé à l'aide d'une simple baguette [22]. Les céréales poussent à l'ombre non seulement des oliviers mais encore des figuiers. Le montagnard ne sait pas faire le fromage. Le cultivateur du littoral n'a que des chèvres. La sélection des semences et des reproducteurs est inconnue. On s'efforce de s'assurer les nuitées des transhumants pour fumer les champs et le contenu des tinettes des immeubles urbains est vendu aux enchères avec le concours d'une prospère corporation de « goûteurs-jurés ». On utilise comme engrais jusqu'au buis, à des feuillages de pin, des chiffons et des raclures de corne importées de Naples. Aussi les rendements sont-ils si bas, avec d'interminables recours à la jachère, que l'on produit à peine assez de grain pour subsister le tiers de l'année et qu'il faut importer le vin de Provence sous le nom de « Vin du Port » [23].

Le commerce ne vaut pas mieux que l'agriculture. Dans cette économie de pénurie où chacun s'efforce de vivre sur son champ, les échanges n'animent que quelques marchés et foires périodiques dont le remuement de fonds est plus que modeste. Sur le littoral quelques entreprises de messageries à lentes et coûteuses diligences ainsi que quelques compagnies de navigation associant le cabotage et le transport des voyageurs. Mais la marine niçoise est en plein déclin. Nice et Villefranche rassemblent péniblement 16 petits caboteurs totalisant moins de 500 tonneaux, 1347 inscrits maritimes (soit 1 marin pour 35 habitants) et les entrées et sorties sont tombées à 3 242 représentant 156 210 tonnes en 1858 contre plus de 4 000 entrées et sorties et 234 000 tonnes avant la suppression du port franc. Deux tares frappent les observateurs étrangers : une avidité de spéculation qui prend l'allure d'un fléau comme le montre l'exemple du commerce des grains dont certains négociants s'approvisionnent à Marseille en rébuts pour les redistribuer à des communes besogneuses et l'usure d'usage légal. L'industrie reste un complément grossier. Dans l'intérieur les tissus sont souvent encore de fabrication domestique avec teinture à base de plantes locales comme le sumac. La machine type c'est « l'artifice », c'est-à-dire le moulin à eau qui anime les « défissi » triturant les olives sur tous les torrents, les minoteries, les foulons et les martinets. Aussi les rendements ont-ils dérisoires. La moitié des grosses peaux locales et la totalité de celles d'agneau et de chèvre sont expédiées à Grasse, Draguignan, Brignoles et Barjols pour revenir à Nice toutes tannées. Les volumes de production sont étriqués; la qualité est douteuse, les prix ne sont bas que parce que l'ouvrier se contente de salaires très faible et le patron d'un bénéfice minimum [24].

En somme une réelle misère et qui se répercute dans les attitudes d'esprit. Le journalier touche 60 centimes par jour, le terrassier 1 fr 50 [25]. Le métayer est toujours endetté d'un an; devenu trop débile, il n'a d'autre ressource que d'aller finir ses jours à l'hospice. Aussi la chère est-elle maigre, le pain est un luxe, et on y supplée par d'abondantes soupes de fèves, de pommes de terre et de figues sèches et le vêtement ménagé : le maraîcher des jardins qui entourent Nice met des chaussures pour circuler en ville mais les ote sitôt franchie la porte. La minorité des notables et leurs familles ne tirent eux-mêmes de leurs terres que l'alimentation et le séjour d'été. Les classes moyennes ne mangent guère de viande que le dimanche, les légumes et racines : choux, aubergines, tomates, figues forment leur régime habituel auquel on ajoute du poisson commun lorsqu'il est abondant et du poisson salé, stockfisch, hareng, morue de basse qualité. La célèbre « Tourta de Bléa », c'est-à-dire le gâteau de blettes est encore un témoignage de pauvreté.

Dans ces conditions, l'homme du peuple se borne à vivre au jour le jour, refusant toute réflexion sur les causes de son état et les moyens de l'améliorer, se bornant à réduire ses besoins au niveau de ses maigres ressources et se gardant de mécontenter les puissants. Dans les classes supérieures, l'ambition se limite, quand ce n'est chose faite, à obtenir quelque titre mobiliaire ou quelque sinécure honorifique. Il est rare de voir entreprendre autre chose que d'un profit assuré et, d'autant plus qu'aucun capital ne s'est jamais constitué, les plus gros commerçants, ne sont guère que des commissionnaires des négociants ligures, marseillais, même d'Agde et de Sète. L'homme du Comté fuit les innovations qui d'ailleurs l'effraient à proportion de son inculture et se refuse obstinément à l'étude méthodique. Dépourvu de toute curiosité, il voyage peu. Rien n'est aussi beau

(22) Arch doc. Musée Massena : A. Lunel et L. Barbera.
(23) Sur tous ces points (223).
(24) (198) *passim*.
(25) Arch. doc. Musée Massena, 19.

que son pays, rien n'est mieux que ce qu'il a coutume de voir.' « Une force d'inertie — note Fodéré reprenant Gioffredi — les empêche de mettre à l'étude toute la constance qu'elle exige; dépourvus de l'esprit de méthode que nous avons en vain cherché à leur donner et bientôt dégoûtés par la difficulté, ils abandonnent le sujet qu'ils étudient pour se porter vers un autre qu'ils abandonneront à son tour. La mémoire est la faculté dans laquelle ils brillent le plus » [26]. Bref, un conformisme sacro saint mais qui n'exclut nullement de saisir les occasions de profit bien au contraire. Dupaty exagère sans doute lorsqu'il écrit dans sa lettre sur l'Italie : « A Nice point de mœurs, peu de foi mais beaucoup de religion c'est-à-dire d'hypocrisie », il ne fait pas question que le Comté ne pouvait s'offrir le luxe de dédaigner ce qui était à sa portée pour améliorer sa pauvre condition.

On saisit ainsi sans peine l'élan qui le précipite vers ces anglais qui ont pris l'habitude d'aborder aux rivages niçois depuis le XVIII[e] siècle pour y soigner, à la suite du Dr Smolett, les « maux vagues et inommés pour lesquels L. Martin, chroniqueur de l'Illustration, estime, en 1851, qu'un beau ciel et une douce atmosphère sont les meilleurs des curatifs ». Il n'en vient guère de bourse plate et, aux yeux du niçois, chacun est un Crésus. Une légende sans indulgence veut que la Promenade des Anglais ait été mise en chantier dans le but de se délivrer d'une foule de mendiants tenaces; mais le chroniqueur local Emile Négrin ajoute qu'après leur fuite éperdue, ils furent remplacés par d'honnêtes ouvriers. Il est probablement exact que les enfants mis à la tâche dès 6 ou 7 ans trouvèrent commode d'accompagner les belles dames pour leur louer les secours d'une planche facilitant le passage des zones bourbeuses où elles s'engageaient au cours de leurs promenades quotidiennes et que bien des parents s'embauchèrent pour assainir et développer le faubourg de la Croix de Marbre que les insulaires modelèrent à leur gré, le peuplant de « leurs médecins, de leur pharmacies spécialisées et de leurs chapelles » et en dehors de la ville indigène, selon leur coutume coloniale [27]. Fodéré, toujours précis, estime qu'en 1802, la location qui atteint 3 000 frs pour une maison et pour 5 mois, et les divers services « qu'ils savent fort bien amener et faire payer » vaut aux niçois un revenu de 300 000 frs, le double de ce que rapportent la pêche ou la parfumerie, le triple de ce que laisse l'industrie du cuir, 6 fois plus que les textiles [28]. Et rien n'est négligé pour attirer et retenir les hôtes temporaires depuis les guides, toujours à court d'un épithète laudatif, comme ce Guide des Etrangers de 1858-1859 qui décrit dans un style dithyrambique les promenades vers Saint-Barthélémy, les villas de Cessole et Arson, Brancolar et le monastère de Cimiez, le Ray et le Vallon Obscur jusqu'à l'institution du Carnaval en 1872.

2) L'événement de 1860 et ses prolongements.

Cet élan indigène vers l'accueil ne se démentira pas un instant; à côté de la misère originelle cependant interviennent deux autres facteurs. D'abord, et à proportion de l'équipement du Comté, la clientèle prend de l'importance. On a dit et répété le rôle des Grands Ducs venus hiverner à côté des Ladies et il faut simplement insister sur l'ampleur de leur suite, telle qu'il suffit de quelques maîtres pour étoffer un hivernage. Mais à côté des grands seigneurs slaves s'abat aussi une clientèle de nabads orientaux, dont les turcs en tout premier lieu et, ici encore, un seul suffit à remplir des grands hôtels de la belle époque tant gravitent autour de lui une nuée de serviteurs et de commenseaux légitimes ou simplement invités par eux-mêmes, nul ne tenant jamais aucun compte. Surtout en arrivant en 1864 à Nice, le rail n'a pas seulement ouvert les rivages du Comté aux étrangers : la bourgeoisie française participe au mouvement et il n'est plus de réputation mondaine que brevetée par un séjour méditerranéen tandis que le souci de paix et de repos commencent de passer au second plan. On sait aussi les transformations de l'entre deux guerres et l'épidémie vacancière croissante et là non plus pas besoin d'insister sinon sur les résultats financiers. Trois points semblent à retenir : 1°) la nouvelle clientèle d'été, « démocratique » comme on dit sur la côte avec quelque dédain, compense un pouvoir d'achat apparemment moindre, non seulement par le nombre mais aussi par une acceptation de dépense élevée : les petites gens qui viennent estiver ont généralement épargné — et parfois sordidement — pour se donner 3 semaines l'illusion de ne pas compter et ils se refusent catégoriquement à laisser percevoir les limites de leur porte monnaie en même temps qu'elles les rendent timides et dociles; 2°) cette nouvelle clientèle paraît inépuisable : sans doute existe-t-il de nouveaux pôles d'attraction, la Côte d'Azur garde un prestige de son passé aristocratique, la publicité servie par quelque starlett fait le reste et ceux qui rêvent encore d'y venir sont nombreux; 3°) la saison d'été n'a nullement fait disparaître la saison d'hiver qui renaît avec la concentration capitaliste et l'avion et l'on tend même à voir se rétrécir les périodes d'intersaison.

(26) (198) vol. I, p. 174.

(27) L'expression est encore de L. Martin qui ajoute : « 3 viatiques sans lesquels les errants citoyens du Royaume Uni ne se transportent nulle part « L'Illustration », 20 novembre 1851.

(28) (198) vol. II, p. 399.

La sollicitation n'a donc fait que croître. D'autre part, l'équipement et la mise en valeur du Comté, par des initiatives et des capitaux extérieurs — ce qui est normal en raison de la pénurie locale — manifeste une préférence accusée pour le secteur tertiaire. A la veille de la Grande Guerre, plus d'une société sur 7, a été constituées hors du Comté, certaines n'y ont même par transporté leur siège social, plus des 3/4 des administrateurs des sociétés intéressées au Comté sont d'origine étrangère et le dépouillement des actes constitutifs montre que dans la plupart des cas un petit groupe de porteurs étrangers, pour la plupart parisiens ou belges, détiennent 60 à 80 % du capital social. Or, d'année en année, se repète le même phénomène : déséquilibre considérable entre les créations industrielles et les créations de banques, d'établissements financiers, d'affaires de transport, de distribution, hôtelières, immobilières et distractives et en faveur de celles-ci. L'intégration en bout de ligne a certainement accru le désavantage des industries locales, condamnées à des transports onéreux, mais tout se passe aussi comme si les capitaux allogènes entendaient à la fois ne pas créer de concurrentes à leurs fabrications antécédentes et engendrer de nouvelles formes de profit.

LES CRÉATIONS DE SOCIÉTÉS DANS L'ANCIEN COMTÉ ENTRE 1860 ET 1911

(Sociétés existantes en 1912)

Dates de Création	Sociétés	Capital Frs
1863	Commerciale et Industrielle de Nice	1 200 000
1865	Caisse de Crédit de Nice	2 000 000
1878	Immobilière de Nice	4 000 000
1881	Générale des voitures de Nice	600 000
	Transports Déménagements de Nice	500 000
	Docks et Entrepôts de Nice	1 260 000
1882	Union des Propriétaires de Nice	500 000
	Union Franco Italienne de Crédit Coopératif	641 000
1887	Huiles d'olives Audemard	550 000
1891	Courses de Nice	10 000
	Banque Populaire de Nice	100 000
1892	Casinos de Nice	707 000
1893	Hydrothérapie-Electrothérapie	400 000
1894	Eclairage Villefranche-Beaulieu	572 000
	Hôtels britanniques et Winter Palace	1 000 000
1895	Gaz Electricité de Nice	4 650 000
1896	Littorale de la Méditerranée	720 000
	Bazars du Littoral	160 000
1897	Trotting du Littoral	5 000
	Halles et marchés de Menton	100 000
	Tramways de Nice et du Littoral	5 000 000
	Brasseries de Nice	380 000
1898	Raffineries d'huiles d'olives de Nice	750 000
	S.A. Maison A. Gal	2 000 000
1897-1898	Jetée Promenade	1 005 500
1899	Electrique Méditerranéenne	500 000
	Pompes funèbres du Littoral	650 000
1900	Grand Hôtel de Cimiez	1 350 000
	Magasins Place Clichy	850 000
1902	Golf de Nice	60 000
	Fermière des Casinos de Nice	2 500 000
	Electricité de Menton	800 000
1904	Imprimerie de l'Eclaireur	220 000
	Imprimerie niçoise et du phare du littoral	140 000
	Electricité du Sud-Est	200 000
	Banque du Sud-Est	1 000 000
1905	Winter Palace	1 000 000

1906	Crédit Commercial du Littoral	300 000
	Confort Moderne	400 000
	Majestic Palace	2 000 000
	Distillerie Blanqui et Fracchia	350 000
	Transports Tordo	850 000
	Fonderies et Ateliers du Littoral	300 000
1907	Fermière Casino Olympia	2 000 000
	Ciments Durandy-Thorrand	1 750 000
1908	Casino Municipal de Menton	2 000 000
	Ciments Thorrand	500 000
	Civile du quartier Notre Dame	144 000
1909	Tramways Electriques C. d'Azur	2 000 000
1910	Glacières et Entrepôts frigorifiques	275 000
	Comptoir de Crédit	400 000
	Civile de la Place Croix de Marbre	100 000
	Grottes de Balzi Rossi	500 000
1911	Immobilière de la Côte d'Azur	2 250 000
	du cercle Méditerranéen	1 000 000
	d'exploitation de l'Avenue Malausséna	2 500 000
	Riviéra Palace Hôtel	1 000 000
	Commerciale Hôtelière	5 000 000
	Hôtel Impérial de Menton	1 600 000
	Niçoise d'huiles d'olives	1 000 000
	Parisienne des Ciments Portland	2 000 000
	Niçoise des Ciments, Plâtres et Aggl.	1 000 000
	Agglomérés du Sud Est	90 000
	Exploitation forestière	300 000
	Petit Niçois	500 000
	Fermière de La Dépêche de Nice	80 000
	Palais du Skating	100 000
	Skating Palace de Menton	20 000
	Niçoise de transports automobiles	120 000
	d'Exploitation des Casinos et Hôtels (Ruhl)	?

Il n'est pas exclu que la leçon indigène ne les ait aiguillés vers l'exploitation du séjour. Il est sur que les populations locales n'ont fait aucun obstacle à ce jeu. D'une part les classes supérieures du Comté ont fait cause commune avec les hommes d'affaires allogènes : dans un grand nombre de sociétés, on voit un notable ou un propriétaire local bénéficier d'actions d'apport pour un terrain, la concession d'un service ou simplement une promesse de vente, même verbale. D'autre part, les éléments populaires se sont spontanément portés sur la distribution, les services publics, les activités clandestines, laissant les tâches les plus pénibles et les moins avantageuses à des immigrants italiens qui se sont déversés en abondance; à l'homme descendu de la montagne aussi, mais dans une bien moindre mesure : les garçons marquent une préférence pour les petits emplois de fonctionnaires, les filles pour la dactylographie et le rôle de vendeuse.

Ainsi les retards du Comté sarde et l'intégration au vigoureux capitalisme français ont combiné leurs effets pour élaborer un milieu encore plus vigoureusement voué à la fonction d'accueil que le milieu gênois ne l'est au port et au grand trafic. Il reste conformiste, sans grande curiosité, à l'abri des tentations du risque, encouragée au profit instantané par le caractère turbulent et résigné d'une clientèle qu'il n'est plus guère nécessaire de ménager puisqu'elle ne fait que passer. De sa double origine, la société qui s'est constituée sur la Côte d'Azur garde un penchant pour trois types de carrières masculines, le garçon issu d'une famille de condition modeste aspire à une petite fonction sans responsabilité, dans les classes moyennes les grands débouchés sont la distribution et, à la seconde génération, les professions libérales, au niveau supérieur règnent des dynasties immobilières. Dans les deux premiers cas, une activité complémentaire est quasi de règle, voire un second métier : la location qui prend figure d'institution locale, la musique dans quelque boîte de nuit. Les mariages accouplent volontiers le prestige de la profession libérale avec l'héritage d'une heureuse ascension dans les affaires.

3) La conquête de l'arrondissement de Grasse par la fonction d'accueil.

Dans le compartiment à l'Ouest du Var, de vieille appartenance française, le point de départ se situait beaucoup moins bas. On en a une preuve formelle dans la disparité des impôts au lendemain de l'annexion du

Comté. En 1861, lorsque les rôles sont établis sur une base identique d'un côté comme de l'autre du Var, le calcul de ce qui est supporté par tête pour le principal des 4 contributions essentielles, foncière, personnelle, mobilière, portes et fenêtres révèle une considérable supériorité des bas pays grassois par rapport à la frange littorale du Comté. Dans un cas comme dans l'autre on compte une commune payant moins de 2 frs : Castellar et Villeneuve-Loubet. La différence est également peu sensible entre les côteaux septentrionaux de Nice et les villages perchés du rebord des baous : Saint-Blaise paie un peu moins d'impôts que Carros mais plus que Le Broc, Aspremont de son côté un peu moins que Gattières et davantage que Saint-Jeannet. Mais les Paillons ne viennent que très loin derrière la Siagne, les domaines grassois, Antibois et de Vence où l'on dépasse souvent 7 frs pour se hausser jusqu'à 11 et 12. Ce qui est vrai pour les communes rurales l'est aussi pour les villes : Antibes et Cannes guère plus peuplées que Menton (6 829, 7 357, 4 909 habitants) sont plus fortement taxées, Grasse l'est plus que Nice de près de 20 %. Au total, sur les anciens rivages provençaux, 10 % des communes payent plus de 10 frs par habitant, 10 % encore de 8 à 10, 37 % de 6 à 8 frs, 32 % de 4 à 6, 8 % de 2 à 4, 3 % moins de 2, alors que sur les anciens rivages sardes, 54 % des communes paient seulement de 2 à 4 frs, 38 % encore de 4 à 6, qu'on en compte à peine 4 % payant plus de 6 frs, que nulle part n'apparaissent des taux de 10 frs [29].

IMPÔT PAR TÊTE EN 1860 POUR LES 4 CONTRIBUTIONS ESSENTIELLES

Littoral Niçois		Bas pays grassois	
Sainte Agnès	2.80	Andon	8.50
Saint André	4.-	Antibes	6.10
Aspremont	4.-	Auribeau	5.60
Saint Blaise	5.30	Bar	4.20
Berre	3.45	Biot	6.80
Castellar	1.70	Bonson	4.-
Chateauneuf Contes	4.50	Le Broc	5.20
Coaraze	2.80	Cabris	4.90
Contes	4.30	Cagnes S/Mer	7.30
Drap	4.05	Cannes	7.40
Escarène	3.02	Le Cannet	6.30
Eze	5.80	Carros	6.-
Falicon	5.30	Caussols	12.-
Gorbio	3.-	St Cezaire	4.40
Levens	4.30	Chateauneuf	8.-
Menton	4.40	La Colle	7.20
Nice	8.08	Gattières	4.10
Peille	3.70	La Gaude	4.40
Peillon	2.95	Gilette	3.70
Tourrettes Levens	2.98	Gourdon	7.30
Trinité Victor	2.32	Grasse	9.60
La Turbie	3.40	Saint-Jeannet	3.50
Villefranche	2.27	Saint-Laurent	5.60
La Roquette	5.18	Mandelieu	8.60
		Mouans Sartoux	7.25
		Mougins	7.60
Source : Recueil Actes Administ. Préfect. 1862 - n° 13		Opio	10.05
		Saint-Paul	8.50
		Pégomas	6.45
		Le Rouret	4.90
		La Roquette/S.	11.-
		Tignet	11.60
		Tourrettes.Sur Loup	7.98
		Valbonne	5.24
		Vallauris	5.-
		Saint-Vallier	7.57
		Vence	7.20
		Villeneuve- Loubet	1.40

(29) Recueil Actes administ. Préfect. 1862, n° 13.

Sans doute les différences procèdent-elles pour une part du souci de ménager les nouveaux sujets mais le prix de la journée de travail pour l'entretien des routes et chemins et les dépôts à la caisse d'Epargne montrent des disparités de même sens. Les indemnités les plus fortes sont servies à Nice, 1 fr, mais nulle part ailleurs dans le Comté, on ne dépasse 0 fr 50 sauf à Villefranche et l'on tombe le plus souvent à 0 fr 40. Dans le compartiment provençal, au contraire, il est exceptionnel de voir apparaître le taux de 0,50, autour de Cannes, d'Antibes, de Grasse et de Vence, on est à 0,70 et dans les villes on approche du taux niçois (30). La Caisse d'Epargne de Nice totalise 1 388 livrets et un dépôt de 483 000 frs au 31 décembre 1962. A la même date, les valeurs pour Antibes sont de 1 216 et de 606 000 et à Grasse de 3 516 et 1 369 000 frs (30).

En fait, dans les années 1860, La Provence orientale possède une sensible avance sur le Comté. Une administration de vues plus amples a non seulement développé davantage le réseau de communications du département du Var, si bien que Juge le proposera en modèle, mais encore multiplié les cannaux d'irrigation et répandu les techniques agricoles révolutionnaires (31). Dans l'arrondissement de Grasse, la prairie artificielle couvre presqu'autant d'espace que les herbages naturels. Amendements, engrais, sélection des semences sont d'usage courant. Sur des domaines de vieille appropriation, à côté de la selouire, d'ailleurs remarquable sur sols minces, apparaissent les socs sur avant train. A l'inverse de ce qui est de l'autre côté du Var, vignes et oliviers sont d'excellent rapport. Les céréales obtiennent des rendements inconnus en domaine sarde, le jardinage prend assez d'importance pour commencer d'alimenter le marché de Nice, à côté des orangers, cette fois cultivés pour la fleur, chaque année apporte plus de 6 700 quintaux de fleurs contre à peine 2 000 dans le compartiment sarde : cultures industrielles et spécialisation plus hardie. Bien qu'on soit dans une phase de baisse, le prix des terres arrosables va croissant (32).

Dans l'industrie, le décalage qui se marquait au début du siècle s'est encore accusé. On sait ce qu'il en est pour la poterie mais le mouvement est ample : il va des huiles avec la blanquette d'Antibes raffinée tout spécialement pour l'horlogerie jusqu'à la parfumerie qui fait pression sur les spécialisations florales. Née du gant qu'il fut longtemps de mode de porter parfumé, elle s'individualise avec la concentration de la ganterie à Grenoble et prospère si bien, approvisionnant largement la Foire de Beaucaire, qu'elle peut transformer sa vieille corporation de 1 724 en gros établissements. En 1 820 est née la maison Roure, en 1 830, la maison Berenger Jeune, en 1 860, la maison François Chauve et au recensement de l'année suivante, 83 affaires occupent quelque 350 hommes et 675 femmes produisant près de 47 000 estagnons de 25 litres de fleur d'oranger, près de 4 700 k de pommade à la rose, au jasmin, à l'orange, à la tubéreuse et à la violette, près de 17 500 douzaines de savonnettes soit à peu près de quoi brasser 18 % du total des affaires industrielles du département. Bien mieux, elle a fait naître les ateliers Tournaire fondés en 1 838 pour fabriquer le gros matériel de parfumerie et l'entretenir (33).

C'est par cette avance que s'explique la moindre part du secteur tertiaire dans le secteur provençal. D'une agriculture plus progressive est née la spécialisation dans la fleur fraîche en ses formes les plus brillantes qui paraissaient, à l'analyse, caractéristiques de la Provence d'Outre Estérel tandis que l'œillet, production de bras plus que de technique, l'emporte à l'Est. Dès 1 894, Stephen Liegeard considère Antibes « le potager de Nice et le châssis à primeurs de Cannes » et il n'est pas sans signification que ce soit encore à Antibes qu'apparaissent les premières serres tant et si bien qu'on y dénombrera plus de 300 000 châssis en 1 903 et que la commune est encore sans rivale pour les surfaces vitrées, 250 Ha; de même, que l'Ecole d'Agriculture se soit installée à Antibes. Sans les capitaux qu'elle avait accumulé, la parfumerie grassoise aurait disparu ou presque, comme celle de Nice; la poterie et la céramique n'auraient pû refleurir sans leur solide tradition; et c'est sans doute de l'avance prise dans le passé que procède la localisation des Acieries du Nord à La Bocca.

Il faut même accorder à l'appartenance provençale un certain freinage de l'accueil. Outre un plus fort attachement à une terre plus fécondée, c'est-à-dire moins de facilité d'acquérir pour les lanceurs d'affaires spéculatives, certaines fonctions s'opposaient à l'accueil, celle de forteresse notamment, celle de port dans une moindre mesure. Dès le XVIII[e] siècle aussi Antibes a ses hôtes illustres et ses fidèles, prodigues d'éloges : les peintres Vernet, Turner et Bonington, Arthur Young, Victor Hugo, Maupassant. Dès 1 863, Adolphe d'Ennery, d'abord en quête d'un domaine où édifier une maison de retraite des vieux écrivains pauvres, finit par établir dans une somptueuse villa, un cénacle célèbre par ses fastes et que fréquente Jules Vernes et, à sa suite, des Anglais et des Russes s'installent dans le Cap. Dès 1 860 s'ouvre une campagne pour faire sauter les remparts qui corsètent une ville de garnison triste, aux portes étroites, fermées à heure stricte et dont les exigences des champs de tir interdisent l'extension; en 1 896, les remparts sautent à la dynamite et quatre ans plus tard, un

(30) (107) Année 1862, III[e] partie, pp. 80 sqq.
(31) (223).
(32) (277) Livre quatrième, l'Agriculture, *passim*.
(33) (231) p. 139-140, dont le dépouillement des archives est correct.

quartier neuf de plan régulier et aéré s'est ajouté, au Nord, à la ville, mais on a pris du retard sur Cannes, partie de rien, et sur Nice et le résultat est médiocre. En 1 881, la société foncière de Cannes et du Littoral a acquis la pinède de Juan, y développe un lotissement grandiose et l'équipe à la fois en station d'hiver et en plage d'été. Il n'y vient guère que des clients trop paisibles et en 1 914 encore, selon le mot de Stephen Liegard « comme sœur Anne, les lanceurs d'affaires regardent venir ». Il faudra attendre que le dynamique groupe de professionnels de la Société Immobilière et des Bains de Mer de Juan-les-Pins rachète le Casino en 1 924 et que F. J. Gould consacre une partie de l'énorme fortune acquise dans les Chemins de Fer des Etats-Unis à la société La Gauloise pour que Juan devienne « le balcon fleuri de la Méditerranée » dont rêvait le milliardaire américain puis le paradis des night clubs, fondé sur le sensationnel à scandale, où l'on exploite fébrilement une brève saison et que les artistes mettent à la mode les vieilles maisons des remparts. Il a aussi fallu que le chemin de fer ruine le port; encore les survivances qui y engendrent une fonction pétrolière vouent-elles la plaine marécageuse de La Brague à une couverture de réservoirs.

LES CRÉATIONS DE SOCIÉTÉS DANS L'ARRONDISSEMENT DE GRASSE ENTRE 1 860 ET 1 911

(Sociétés existantes en 1 912)

Dates de Création	Raison Sociale	Capital Social, Francs
1875	Banque Populaire de Cannes	100 000 - 1 400 000
1881	Grand Hôtel de Grasse	325 000
1891	Eclairage Electrique de Cannes	1 100 000
1895	Banque Populaire et Agricole d'Antibes	20 000 - 103 000
1896	Station climatique du Haut Thorenc	300 000
1898	Tranways de Cannes	850 000
1901	Canal de la rive droite du Var	150 000
1906	Banque Populaire du Canton de Cagnes	50 000 - 100 000
1908	Ruhl's Cannes - Carlton	80 000 £
	Funiculaire de Grasse	450 000
	Electricité de Vence	200 000
1910	Blanchisserie Electrique du Littoral	35 000
1911	Crédit Mobilier de Cannes	350 000
	Sté Anglaise du Casino de Cannes	6 600 000
	Casino de Cannes Ltd	80 000 £

Quelles qu'aient été les résistances, pourtant, elles sont surmontées. Comme dans l'ancien Comté le resserrement des liaisons avec le centre de la France a été fatal à la plupart des industries locales et l'équipement de 1 860 à la Grande Guerre s'est fait surtout dans le sens tertiaire, à base d'accueil et à partir de capitaux lointains. Il est typique que la Société Ruhl's Cannes-Carlton crée en 1 908 soit au capital de 80 000 Livres Sterling, que l'on voit apparaître en 1 911 une « Casino de Cannes Limited » et aussi une « Société anglaise du Casino de Cannes ». Le rôle parisien est toutefois moindre et les initiatives locales vont plus loin que dans le Comté. La Société d'Eclairage Electrique de Cannes est créée par un acte établi en l'étude de Maître Verrier, notaire à Lyon; la Société des Tramways de Cannes l'est en vertu d'un acte établi par un autre notaire lyonnais : Maître Petrus Bernard. Il semble bien que la plupart des établissements de crédit, la Société de la station climatérique de Thorenc, le Grand Hôtel de Grasse, tous créés dans une étude locale, soient au moins pour une bonne part à capitaux locaux : c'est une certitude pour l'Eclairage de Vence et le Canal de la Rive droite du Var. Si l'on considère la chronologie des actes de naissance et l'importance des capitaux souscrits, il apparaît que le compartiment provençal s'est efforcé de pourvoir à son équipement, au lieu de se contenter de parts d'apport à la spéculation immobilière, qu'il y a réussi tant que les sommes nécessaires n'étaient pas trop considérables, que dans le cas contraire, c'est Lyon et l'Angleterre qui ont effectué les apports. Les sociétés parisiennes n'apparaissent que sur le plan immobilier, comme à Antibes, et les fortunes inter-

nationales dans l'équipement des stations de saison et plus tardivement. Il n'est pas sans intérêt d'ajouter que la Société Immobilière du quartier Notre-Dame à Nice est créée à Antibes (Etude Raybaud) et les initiatives marseillaises sont tout aussi absentes que de l'autre côté du Var. Le petit centre portuaire d'Antibes a préféré faire ses mises immobilières à Nice. Grasse, vieille capitale et marché jadis prospère était assez armée pour tenter l'aventure de l'équipement financier et électrique et l'on comprend, à partir de ces traditions le monopole spéculatif des parfums; elle ne pouvait tout faire et elle a dû baisser pavillon devant les énormes liquidités extérieures offertes à un littoral que peut-être, d'ailleurs, elle jugeait de vocation frivole à moins qu'elle n'en redoutat les virtualités. De toute façon, elle était seule pour mener le combat et désormais réduite à un rôle second du fait de la collusion d'intérêts qui s'opérait à Nice et, du coup, non seulement les anciens rivages sardes mais encore ceux de la Provence d'Outre Estérel se trouvaient livrés aux penchants des initiatives allogènes.

II. — LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO

Monaco réalise à la fois un cas particulier et plus vigoureusement caractérisé encore de milieu ne manifestant pour l'industrie qu'un tiède enthousiasme. Sur le mouchoir de poche de la Principauté l'agriculture, totalement bannie ne laisse plus en présence du groupe industriel que des activités tertiaires et c'est vers elles que se concentrent ordinairement les élans.

1) Un développement industriel tardif, éphémère et second

Eu égard aux dimensions territoriales (21 km²) et au peuplement (22 297 hab.) l'activité industrielle ne paraît pas manquer d'importance surtout si l'on tient compte des migrations alternantes et 34 % du total des salariés résidant en Principauté sont encore employés dans l'industrie qui s'adjuge 45 % du volume d'affaires traitées, alimente le budget à 35 % et distribue pour quelque 11 millions de frs de salaires en Principauté et une quarantaine dans les communes françaises et italiennes qui l'enveloppent alors que les recettes hôtelières n'atteignent pas la trentaine (34).

Il paraît cependant difficile d'accepter ces valeurs et ces proportions officielles telles quelles. L'emploi salarié constitue le plus clair des effectifs industriels monégasques et il n'en va pas de même dans le secteur commercial : Monaco ne compterait que 29 % d'actifs si l'on s'en tenait aux déclarations. Les volumes d'affaires commerciaux semblent aussi minimisés tandis qu'on ignore la part de la production réelle dans les chiffres industriels. On sait enfin par l'exemple de la Côte française le décalage qui sépare les apports à l'hôtellerie et le produit d'une campagne touristique. Au demeurant le développement industriel de Monaco se révèle tardif, éphémère et second.

(34) Le nombre d'habitants est celui de 1961 (211) :

— Le volume d'affaires global déclaré de la Principauté est de 770 millions de frs dont 370 pour l'industrie. Supra 1re partie, chap. IV, Monaco;

— Le budget pour 1962 comporte 80 850 000 frs de revenus (budget annexe exclu).

Produits et Revenus du domaine		14 982 000
Recettes des Services administratifs		242 000
Redevances des Sociétés à Monopole		4 113 000
Contributions		61 106 000
dont Forfait douanier	5 900	
Contrib. s/transac. jurid.	6 887	
Contrib. s/transac. comles	46 450	
Droit de consommation	1 869	
Recettes diverses		504 000

— En 1962, 26 994 740 fr 38 seraient payés par les entreprises industrielles (61,5 % des contributions de l'ensemble Commerce et Industrie). L'apport du droit compensateur serait de 3 167 830 f 38 dont, déduction faite d'1/3 versé à la France en application de la Convention du 23. 12. 51, 2 217 481 fr 48 resteraient acquis au trésor monégasque.

(44) Année 1962 p. 69.

LES CRÉATIONS DE SOCIÉTÉS DANS LE SECTEUR MONÉGASQUE ENTRE 1860 ET 1911

Dates de création	Sociétés	Capital social, Francs
1889	Monégasque de panification modèle	700 000
1890	Monégasque d'Electricité	-?
1896	Eaux de Monte-Carlo Supérieur	900 000
1896-1898	Bains de Mer et Cercle des Etrangers	30 000 000
1897	Grand Hôtel de Monte-Carlo	1 750 000
1898	Immobilière française de Monaco	4 000 000
	Hôtel de Londres	380 000
1899	Hôtel de Paris	1 300 000 (1905)
1906	Grand Casino de Beausoleil	2 000 000 - 3 000 000
	Casino Munici. de Beausoleil	750 000
	Française du Gaz de Beausoleil	?
	Monaco supérieur et extens.	150 000
1907	Foncière de Beausoleil	150 000
	Minoteries et Semoules	250 000
	Mont de Piété de Monaco	500 000
1908	Hôtel Hermitage	6 600 000
1909	Générale d'Alimentation des villes de saison	250 000
1910	Brasseries et Frigorifiques de Monaco	1 100 000
1911	Ciro's	250 000
	Française des eaux synthétiques de table	80 000
	Française des Bains de Beausoleil	65 000

Avant la guerre de 1914 n'apparaissent que quelques entreprises alimentaires et de distribution des eaux, du gaz, de l'électricité : Monégasque de panification, Monégasque d'électricité, Eaux de Monte-Carlo, Française du Gaz de Beausoleil, Monaco Supérieur et extensions, Minoteries et Semoules, Brasseries et Frigorifiques, Française des eaux synthétiques de table : ce sont les créations du secteur tertiaire qui l'emportent de loin. Dans l'entre-deux-guerres c'est tout juste si l'on enregistre une petite douzaine de naissances industrielles : chocolaterie, fabrique de pâtes, comptoir de boissons hygiéniques, Imprimerie Nationale, Mécanique Scasi et Micro, Carrosserie Taffe, Rizerie, deux torréfactions, un atelier de glaces, une petite entreprise navale, la laiterie. Il faut attendre 1942 pour que la confection, le travail du cuir, la chimie, le petit matériel électrique et les fabrications de précision se développent. Encore ne compte-t-on à la fin de 1949 que 321 affaires et ne totalisent-elles qu'un peu plus de 3 milliards d'anciens francs d'affaires. A partir de 1952, en revanche, l'expansion prend de la force. Il se crée autant d'entreprises que dans les 75 années précédentes. Il n'est aucune branche essentielle qui ne double son chiffre d'affaires entre 1954 et 1959-60; la chimie le sextuple. Dès 1957, cependant l'élan faiblit. Le volume d'affaires de la branche alimentaire parti d'une base 100 en 1954 atteint l'indice 317 en 1960 pour retomber à 295 l'année suivante et à moins de 250 en 1962, textiles et confection traitent également des volumes d'affaires décroissants à partir de 1960, dans la chimie l'emploi décline à partir de 1961, le bâtiment passe de l'indice 485 en 1960 à 459 en 1961. Un projet d'usine de montage Volkswagen sombre. Un autre projet, FIAT cette fois, s'arrête à l'installation d'une agence commerciale poids lourds tandis que l'atelier s'édifie dans la plaine de la Brague et que le magasin d'exposition opte pour Nice. Les pâtes « Princess » montent une usine à Saint-Martin-Vésubie en attendant de plus vastes locaux à Saint-Laurent du Var. L'usine à gaz cesse de fabriquer et se contente de s'approvisionner à Nice par feeder. La main-d'œuvre industrielle qui représentait sensiblement 43 % des salariés en 1960 n'en représente plus guère que 40 % deux ans plus tard. Finalement ce n'est guère que dans une courte période de moins de 20 ans (1942-1960) que l'industrie a connu un réel essor à Monaco et ce n'est même qu'entre 1954 et 1959 qu'elle a connu une croissance supérieure à celle de l'ensemble de l'activité de la Principauté.

Or, le début du grand essor industriel coïncide avec le déclin d'une activité traditionnelle d'accueil homologue de celle du Comté de Nice sur laquelle avait misé le Prince pour équilibrer le budget de son Etat. L'expansion industrielle repose sur un privilège fiscal favorisant ce que l'on pourrait appeler une résidence de complaisance. Cette expansion prend fin non seulement avec la disparition du privilège mais encore un renouveau d'intérêt du capital allogène pour la fonction d'accueil.

2) Les accords franco-monégasques du XIX[e] siècle, la Société des Bains de Mer et le Cercle des Etrangers.

A la limite occidentale de la zone de réquisition acquise de Frédéric I[er] par Gênes, Monaco est d'abord une place forte. François Grimaldi chassé de Gênes gibeline s'en empare et lui garde ce rôle. Lui et ses descendants vivent en condottieri et acquièrent des rois de France dont on les trouve parfois amiraux le privilège de percevoir une taxe de 2 % sur la cargaison de tous les navires traversant les eaux monégasques et la souveraineté absolue non seulement sur Monaco mais encore sur Menton et Roquebrune, des domaines français d'un revenu important, le duché de Valentinois, pour le fils du prince le Marquisat des Baux, enfin la libre circulation de la monnaie monégasque dans le royaume. Après cette phase épique et faste les Grimaldi vivent en aristocrates français et partagent le sort des grands seigneurs de l'ancien régime. Au traité de Paris, ils ne recouvrent guère que leurs domaines de la Riviera encore leur autorité y est-elle fort discutée et en 1860, Menton et Roquebrune se détachent (35).

En ce milieu du XIX[e] siècle la situation est grave. Tous les essais de réforme et d'innovation se sont soldés par des échecs, l'économie est misérable, le Trésor épuisé, le budget menacé de perdre ses dernières ressources.

Florestan s'est efforcé de remédier à l'insuffisance du bétail en contraignant chaque propriétaire à déclarer naissance et abatages mais la mesure n'aboutit qu'à irriter les agriculteurs. Honoré a lutté contre le vagabondage et la mendicité sans plus d'effet. Des efforts en faveur des cultures florales, la dentelle, la parfumerie et jusqu'à la prothèse dentaire ont aussi échoué. Le Prince Charles et sa mère, la Princesse Caroline ont songé à profiter de la leçon de Nice et de Cannes dont la réputation est déjà solide et, plus encore de l'élan qui porte vers les villes d'eau du continent et les Casinos. Après avoir multiplié les enquêtes, à Baden-Baden notamment, entassé les plans et les projets, ils se décident à accorder la concession d'un établissement offrant des bals, des fêtes, des concerts et des jeux destinés à attirer une clientèle fortunée pour laquelle seront construits hôtels et résidences. Mais trois essais se sont succédés vainement : faute de moyens les premiers concessionnaires n'offrent aux joueurs que des chances insuffisantes, ne meublent le Casino que de camelote, ne construisent et n'équipent à peu près rien.

Dans ses nouvelles limites la Principauté se réduit au rocher des Spélugues troué d'habitations troglodytiques, mal couvert d'olivettes et d'agrumes, portant des plaques de garrigue dont la production se résume à quelques sacs de cailles prises au filet et en une petite agglomération de 5 rues parallèles et d'une demi-douzaine de venelles. La seule route est celle qui joint les deux éléments. Pas de poste ni l'ombre d'un autre service public. On reste mal relié à Nice par une poussive diligence tout juste bonne à traîner une petite douzaine de voyageurs jusqu'à la grande corniche d'où il faut encore redescendre par un sentier de chèvre et par un bateau mettant plus de 2 heures pour effectuer le trajet sans compter les longs retards infligés au départ par un capitaine espérant toujours un passager supplémentaire.

Le manque de foi dans l'avenir est tel que le terrain des Spélugues gratuitement offert à la seule condition d'y bâtir ne trouve pas preneur. Il a fallu, depuis 1848, réduire d'1/3 la taxe sur les huiles. L'arrivée du chemin de fer laisse prévoir la disparition de la dîme sur le cabotage.

(35) Au lendemain de Waterloo, le roi de Sardaigne a proposé de reprendre Monaco sous son autorité pour soustraire la principauté à l'incorrigible effervescence française, l'offre a été acceptée, le système féodal remis en vigueur sans que l'on soit autorisé à bénéficier réellement des accords commerciaux franco-sardes. Pour couronner le tout les récoltes sont gâtées par une série d'années pluvieuses et fraîches et les princes maladroits, timides, peut-être insuffisamment éduqués pour une tâche malaisée, souvent absents. Les abus sont multiples, notamment dans la frappe des monnaies dont le droit a été affirmé par Florestan I[er] pour aboutir à un « sou de Monaco » en cuir dont le souvenir dérisoire s'est perpétué et dans le monopole du pain. Les taxes sur les huiles et les fruits paraissent écrasantes. Les plus sages mesures, celles de conservation des arbres, menacés par l'impossibilité d'importer de France, sont présentées sans habileté et mal accueillies. Dès 1848, les Mentonais puis les Monégasques s'agitent, l'étalage de la force armée ne suffit pas, Florestan doit abdiquer. Son fils le régent Charles III, est reçu à Menton avec la plus franche hostilité en 1854. Six ans plus tard, Menton et Roquebrune se détachent.

Le traité de Turin par lequel Victor-Emmanuel cède à la France le territoire qui s'étend jusqu'au Var est muet sur Menton et Roquebrune qui depuis 1848 ont le statut de « villes libres ». On recourt donc à un scrutin qui donne 889 voix pour le rattachement à la France, 54 pour le statu quo et 177 abstentions.

Toutefois, en compensation de ses territoires perdus et après s'être vigoureusement récrié contre une consultation sur la régularité de laquelle il formule des réserves, le Prince obtient de sérieux dédommagements. D'une part, aux termes d'un accord dont le grand artisan paraît avoir été le conseiller de Caroline, pleine et héréditaire souveraineté lui est confirmée sur le domaine restant. Quatre millions de frs lui seront versés, la France établira et entretiendra une route carrossable vers Nice et vers Menton (l'actuelle basse corniche). D'autre part, un traité de commerce spécial étend à Monaco la poste, la régie du tabac et la douane françaises (moyennant le reversement d'une partie des droits sur les timbres et les tabacs) ainsi que le paiement d'une indemnité proportionnelle à la population de la Principauté.

Coup de génie ou aubaine inespérée, le Prince se trouvait de toute façon assuré de l'équipement dont ses sujets lui avaient reproché la carence et dont le défaut paralysait l'essor du Casino, d'une rente et d'un capital à investir. Du coup, Charles III peut imposer sa volonté et mettre sur pied une société, cette fois solide, la Société des Bains de Mer, qui sous une habile direction réalise enfin le rêve de Caroline.

Dès avant que le rail atteigne Monaco (1868) les premiers « Milord » font leur apparition autour des tables de Jeu du Cercle des Etrangers et il n'est bientôt plus guère d'hôte temporaire de Nice ou de Menton qui ne se fasse un point d'honneur de venir y risquer quelques louis. La guerre de 1870 n'engendre qu'un léger ralentissement. En 1871, Monte-Carlo seul accueille plus de 140 000 hôtes. Ils sont 200 000 en 1873. En 1889 la gare poinçonne plus de 500 000 tickets. En 1898 les profits sont tels que le Prince peut exiger une rente de 250 000 frs et 8 % des recettes brutes après le premier million pour renouveler la concession plus 93 millions dont 80 à la signature. Il faudrait même y ajouter 40 autres millions destinés à agrandir le port afin d'y accueillir des yachts et d'y amener le train et 600 000 frs par an pour subventionner la saison théâtrale et entretenir les routes ou en aménager de nouvelles.

En même temps qu'elle prospère par le Casino, la S.B.M. multiplie non seulement les établissements distractifs mais encore les hôtels et les villas où elle trouve aussi des placements avantageux. Avec le Casino a poussé l'Hôtel de Paris. En 1879 est inauguré le théâtre Garnier; Massenet, Saint-Saëns, Puccini, Gounod, Bizet écrivent pour Monte-Carlo comme Offenbach. L'Hermitage est inauguré en 1898. Ciro débute en 1911. L'année suivante les Thermes Valentin permettent des baignades effectives. La direction de la S.B.M. encourage la construction par de retentissantes campagnes de presse et la vente de terrains à des prix raisonnables. A son tour, Monte-Carlo se couvre de villas et de jardins et la marée de construction déborde même au-delà des frontières avec le Métropole et les boîtes de nuit ou les maisons de croupiers de Beausoleil.

Au lendemain de la guerre de 1914, la reprise s'avère brillante. Boyars et Junkers ont, comme ailleurs, disparu mais Espagnols, Italiens, Suisses, Anglais et Américains comblent les vides et Monaco redevient la capitale du jeu. Diaghilev et Strawinsky y sont un autre élément d'attraction. Zarov puis d'opulents groupes bancaires parisiens relancent la S.B.M. et l'Hôtel de Paris. Les « girls » font leur apparition et à côté du grand casino qui mobilise plus de 600 croupiers, le Casino d'été, de style hollywoodien, en emploie encore près de 450. Un country club, une immense piscine bleu turquoise et le Beach Hôtel récemment construits en territoire français attirent des foules, plus jeunes, moins sélectes, ferventes de ski nautique et de pêche sous-marine. Depuis 1929, le Grand Prix Automobile, la « course dans la cité », s'est ajoutée à la longue liste des attractions : tir aux pigeons, rallye et concours d'élégance.

Cette prospérité perd pourtant de son assurance. La grande crise de 1929 commence d'en ébranler les fondements. En 1935, les employés du Casino doivent se résoudre à une réduction de salaires. En 1936 apparaît un déficit. Les bénéfices de l'exercice 1942-43 ne dépassent pas ceux de 1939 bien qu'ils ne se comptent plus qu'en francs dévalués. Par rapport à ce qu'ils étaient à la belle époque les voici bientôt réduits des 3/4 cependant que les frais généraux ont quadruplé. Repeint de neuf, scintillant de ses dômes, paré des uniformes bleus de ses gardes plantés au haut du grand palier à 7 marches, le Grand Casino demeure mais l'excitation nie des coups d'un « gros ponte » est rare. Les joueurs à système l'emportent. La « roulette sans remord et sans conscience » de Dostoïevsky n'est plus une base de richesse.

L'hôtellerie non plus. Il reste une petite saison d'hiver dont le théâtre, l'opéra, le tennis sont les pôles d'attraction et qui anime encore l'hôtel de Paris. Mais en été, le Palais Princier, le Casino, les hôtels prestigieux, les jardins sont volontiers traités en monuments historiques, au même titre que la cathédrale, par des touristes pressés dont le séjour dépasse rarement quelques jours et qui débarquent volontiers par fournées pour s'envoler après une nuit, parfois une heure. Ainsi, particulièrement, des américains sur lesquels s'étaient fondés tant d'espoirs. Conçus d'autre part, pour répondre aux conditions de 1900 les établissements ne permettent pas de réduire le personnel et leur rentabilité s'en trouve encore affaiblie. Elle devient insuffisante pour combattre la tentation de vendre provoquée par la hausse des terrains à bâtir. Pour 70 hôtels recensés en 1939 on n'en dénombre plus que 34 en 1962. Le système du XIX^e^ siècle est, manifestement, en pleine décrépitude.

3) L'aire de basse pression sociale et fiscale.

Depuis une vingtaine d'années la principauté est irriguée par un flot monétaire continu. Il est d'abord lié à la venue d'israélites. Il résulte ensuite du repli de nombre d'hommes d'affaires à partir de l'Indochine, de l'Egypte, de Tunisie et du Maroc, Tanger inclus, d'Afrique Noire. Enfin, c'est l'Algérie qui donne tandis que la mise en place de la Communauté Européenne incite des entreprises italiennes et germaniques, suivies de groupes financiers américains à s'intéresser à la principauté.

Pour le premier groupe, le facteur déterminant c'est la recherche de la sécurité, le prince ayant réussi à assurer l'immunité à son domaine pendant la période d'occupation et le mouvement ne survit que partiellement à la libération de la France : elle a été suivie de départs. Pour le reste, le « symbole monégasque » a joué un rôle : Monaco c'est la France sans être tout à fait la France et cette condition constituait un attrait supplémentaire. Dans l'ensemble, cependant, la cause essentielle, c'est l'avantage de charges moindres, pour le chef d'entreprise et les milieux dirigeants, qui procède de la souveraineté monégasque.

Moindres charges sociales d'abord. La principauté possède comme la France un appareil destiné à couvrir les risques sociaux mais ils ne sont pas exactement les mêmes et les barèmes des contributions diffèrent assez pour que finalement la charge patronale soit de près de 8 % inférieure.

CHARGES SOCIALES EN % DU SALAIRE EN FRANCE ET À MONACO

	en France	à Monaco
Prestations familiales	13,50	16,60
Assurances Sociales	14,25	-
Vieillesse	-	6
Régime compl. retraite	2	-
Chômage	0,20	-
Accidents du travail	1 à 10	2 (importance des Assurances privées)
Taxe d'apprentissage	0,40	-
Versement forfaitaire s/salaires	5	5
Congés payés	10,36	11,96
Jours fériés	1,35	1,89
Aide à la construction	1	-
Mèdecine du travail	0,40	0,40
Comité d'entreprise	1	-
	49,46	41,85

Avantage fiscal ensuite et surtout. Dans sa phase de prospérité le système fondé sur les accords avec le Second Empire, la S.B.M. et le Cercle des Etrangers n'a pas seulement profité au Prince comme en témoignent les clauses du renouvellement de la concession en 1898, ses sujets en ont tiré eux-mêmes de substantiels profits sous forme d'exemption fiscale et les « résidents » même sont privilégiés. L'entre-deux-guerres voit étendre à la principauté la taxe française sur le chiffre d'affaires et la Convention du 23 décembre y ajoute un « droit compensateur » de 1 à 5 % sur le montant des opérations faites à l'extérieur diminué du double des salaires et des charges sociales [36]. Mais il reste une absence totale de taxe sur les bénéfices, sur les revenus des personnes physiques et sur les successions. Pour les dirigeants d'entreprises monégasques le régime auquel ils sont soumi ne fait guère que compener des prix d'eau, d'électricité et de gaz, des frais de transport, des loyers où des frais d'achat d'appartement nettement supérieurs à ceux que l'on pratique en France, même sur la Côte d'Azur, et finalement l'avantage qu'ils ont sur un concurrent « de Lyon ou de Paris » leur paraît négligeable, l'entreprise française déclarant « de 2 à 4 % des bénéfices et en versant la moitié à l'impôt » [37]. L'avis des services fiscaux et financiers est différent : pour eux, Monaco reste une enclave de privilège fiscal par rapport à la France et à l'Italie.

(36) Le droit compensateur est de 1 % pour la généralité des entreprises commerciales et industrielles. Il est de 5 % pour location d'éléments d'actif, de marques, de brevets (249).

(37) Le Monde 17 oct. 62.

Il semble bien qu'il en ait été ainsi, du moins jusqu'à la crise qui marque les rapports franco-monégasques en 1962 et qui s'achève par la Convention de Paris du 10 mai 1963. Aux termes de cet acte d'une part les « résidents » ne pourront plus jouir des mêmes avantages que les sujets du Prince, d'autre part les entreprises monégasques sont désormais soumises à l'impôt sur les bénéfices avec des taux croissants : 25 % en 1963, 30 % en 1964, 35 % en 1965, 40 % à partir de 1966 [38].

En même temps que se comble ainsi l'aire de basse pression fiscale se manifeste un regain de faveur pour la fonction d'accueil et la spéculation foncière. La grande presse d'information ne fait pas mystère d'une résurrection de la S.B.M. et de son ambition de rendre Monaco à sa vocation de station de luxe et les projets de « super palaces » et de villas pour milliardaires se multiplient [39]. Les plans d'urbanisme ont décidé l'établissement de la voie ferrée en tunnel et, avec l'aide des déblais, la construction de 3 terre-pleins gagnés sur la mer : 35 000 m² au Portier, 50 000 au Larvotto, 220 000 à l'O de Fontvieille. Or le premier connaît un projet de la Panamerican Airways et de l'Intercontinental Hôtel, le second est déjà concédé à la S.B.M. pour ses constructions somptueuses; le troisième est en voie de réalisation par les soins de l'Impresit à laquelle le m² reviendra à moins de 350 frs alors qu'il se vend couramment sur la base de 2 500 et 3 500 [40].

4) La domiciliation de privilège et la société monégasque.

Devant la baisse des revenus du jeu et de l'accueil il a manifestement fallu chercher autre chose et l'industrie est apparue comme une activité de remplacement valable. Est-ce à dire que pour autant il y ait eu vers elle un véritable élan.

A Monaco aucune entreprise ne se crée sans autorisation préalable et le bourgeonnement industriel auquel on assiste entre 1950 et 1955 témoigne que les permis industriels l'ont emporté. Le gouvernement monégasque n'est certes pas responsable d'autre part de la disparition des avantages faits aux résidents. Il semble bien cependant qu'il a davantage suivi un mouvement issu du calcul des entreprises que mis sur pied une politique d'industrialisation. C'est l'industriel qui fait pression pour s'établir dans un secteur où les exigences fiscales et les charges sociales sont moindres tant qu'il en va ainsi. Il n'y a pas de forte résistance au courant allogène qui porte ensuite à la renaissance du rôle d'oasis pour les grands de ce monde et à la spéculation sur les terrains dont la hausse menace d'asphyxie les installations productives. Dès les années 1956-57, même, ce sont les créations d'entreprises purement commerciales qui l'emportent et qui retiennent l'intérêt. Encore qu'il n'y ait jamais eu de publicité officielle — il faut le souligner — tout se passe comme si on en était très vite venu à utiliser une sorte de domiciliation qui n'est pas sans analogie avec la pratique maritime du pavillon de complaisance. C'est à elle que l'on doit l'invasion de gratte-ciel ou tout au moins d'énormes blocs de résidence et de bureaux aussi somptueusement traités que ceux de la Croisette qui ont rendu le paysage urbain méconnaissable ainsi qu'une large part de la convergence de travailleurs vers la Principauté.

Quant aux sujets du Prince, ils ne semblent aussi que faiblement attirés par les investissements et les besognes de l'industrie. Fontvieille est à peu près exclusivement à capitaux français et les autres groupes sont également animés essentiellement par des capitaux et des initiatives allogènes d'ailleurs fragmentés entre une demi-douzaine de clans jalousement fermés. Sur quelques 1 150 monégasques salariés figurant sur les livres des services de la main-d'œuvre on n'en compte que 11 employés comme gens de maison mais près de 475 dans la fonction publique et plus de 550 dans le commerce et l'accueil dont 318 relèvant de la S.B.M. et de ses hôtels alors que l'industrie n'en mobilise pas 115 : moins du 1/10 de l'effectif total.

Il serait injuste de refuser à la S.B.M. et au Cercle des Etrangers toute participation au développement industriel de la Principauté. D'un côté la part prise à l'aménagement routier — pour lequel la France n'a pas toujours tenu à la lettre ses engagements — a été considérable ainsi que l'élan imprimé à la construction

(38) Celles du moins réalisant plus du quart de leur chiffre d'affaires hors de la principauté; mais on sait qu'elles constituent l'essentiel de l'appareil industriel monégasque. Supra p.

(39) « Il y a quelques mois cette société a retrouvé son ancien président... Son souci semble être de rendre Monte-Carlo au tourisme de luxe, d'en faire plus que jamais une oasis de tranquillité pour millionnaires (en nouveaux francs) et son rêve — dit-on — serait d'obtenir que les automobiles, comme à Venise, soient retenues hors de la ville et remplacées par des fiacres ou des calèches ». (Monde, 2 août 1963).

(40) D'après le Patriote, 28 juin 1963. La société serait constituée dans le cadre du Marché commun avec 25 % de capitaux FIAT, 25 % d'apports à particuliers parmi lesquels le Comte Agnelli de la FIAT, 25 % de capitaux suisses, 25 % de capitaux français (Banque Lazare, Grands Travaux de Marseille, C^ie du Canal de Suez, Crédit Lyonnais).

Elle figure dans (80) p. 254 : Impresse Italiane all'Estero. Siège à Milan. Constituée le 1^er août 1929 au capital de 120 000 Lires. Capital porté à 75 000 000 en 1949 par 3 augmentations, la dernière élevant gratuitement la valeur de l'action de 100 à 300 Lires. Trois autres augmentations, par versement l'amènent à 1 milliard de Lires le 8 octobre 1958. En 1960, le bilan fait ressortir 69 millions d'autres installations, près de 47 millions de réserves et de 11 de fonds d'amortissement, plus de 837 de participations; les profits déclarés frôlent les 125 millions.

et les charges assumées dans l'éclairage de l'agglomération, à la Condamine notamment. De l'autre c'est finalement de l'essor de la fonction d'accueil que procède le peuplement et le développement des industries urbaines. L'action directe se limite toutefois assez vite et les effets indirects ne sont pas exclusivement heureux. A côté du jeu et de certains faux amateurismes dont il serait imprudent d'exagérer les méfaits et qui conditionnent aussi les sociétés de bien des villes de saison on ne peut sous-estimer l'effort du premier grand président de la S.B.M., François Blanc, pour entraîner les autochtones à collaborer à ses entreprises en leur cédant du terrain à bas prix [41]. Par la suite, la condition d'enclave privilégiée a consolidé les habitudes de profits à court terme, des rôles d'intermédiaires, des fructueuses activités complémentaires et clandestines. Le souvenir enfin, des splendeurs de la belle époque incline la balance au détriment des activités productives de l'industrie.

III. — LA RIVIERA DU PONANT

Au-delà du Pont Saint-Louis et de l'échine du Grammondo, la courbe de 20 % d'emploi industriel laisse apparaître d'importantes lacunes. Seules Vintimille, Bordighera, Diano Marina, et surtout Vallecrosia, Cervo, San Lorenzo ont des pourcentages supérieurs à 30. En dehors même de Cipressa, déjà incluse dans les pénuries internes, Ospedaletti, Riva, San Stefano, Andora et Borghetto S. Spirito ne consacrent pas le dixième de leurs actifs à l'industrie. Taggia, S. Bartolomio, Albenga et Ceriale n'ont encore que de 13 à 16 % d'ouvriers ainsi que Laigueglia, Alassio et San Remo. La part faite à l'industrie est plus modeste encore que sur la Côte d'Azur; avec la principauté de Monaco, le Ponant ligure détient le record de la faible industrialisation. Cependant les types à très forte dominante tertiaire y sont plus rares. A Vintimille, Bordighera, Diano et Imperia, la proportion faiblit en même temps que le paysage cesse d'être celui si typique des agglomérations d'accueil. Surtout la dominante agricole se fait fréquente : Riva et San Stefano, San Bartolomeo, Andora, Borghetto sont de type A_1 ; à Ceriale, Camporosso et même Ospedaletti plus de la moitié de la population active est encore mobilisée dans l'agriculture; elle vient encore en tête à Vallecrosia, Taggia, Cervo, Albenga.

1) Primauté de l'agriculture et de l'immigration méridionale.

A y regarder de près, l'accueil tout en prenant plus d'importance que dans le gêno-savonais est loin de s'enfler comme sur la Côte d'Azur, San Remo dispose de plus de 11 000 chambres d'hôtel ou de locanda, Alassio de plus de 10 000 mais à Diano on tombe à moins de 6 000, à Laigueglia à 4 500, à Bordighera à guère plus de 4 000 et le millier d'Ospedaletti est dépassé par le récent effort de construction de San Bartolomeo qui ne dépasse pourtant pas 1 200 tandis qu'on est à peine au-dessus de 800 à Andora, de 400 à Ceriale et au-dessous de 120 à Taggia : au total quelque 15 % de l'équipement total de nos rivages [42]. La résidence secondaire ne se retrouve guère qu'autour des grands centres hôteliers sinon très sporadiquement, encore se réduit-elle assez vite comme à Bordighera où elle se limite aux avenues supérieures et disparaît avant Arziglia. La location chez les particuliers prend de l'importance à l'Est de Taggia et surtout sur les premières hauteurs, à Seborga par exemple ou à Baïardo émaillée de colonies de vacances, mais de Vintimille à San Remo, c'est tout au plus si l'on atteint le quart de l'équipement hôtelier. Il en va de même pour le camping : Cervo, Alassio, Imperia, Laigueglia, Albenga, Ceriale et surtout Andora, qui s'adjuge plus de 4 1/2 % du total des surfaces de notre domaine sont convenablement pourvues mais au-delà de Taggia seule compte San Remo si bien que cette Riviera du Ponant ne s'adjuge pour le camping que 12 1/2 % de la surface totale; une proportion moindre encore que pour l'hôtellerie. Au demeurant, l'opposition constante entre ses deux moitiés est aussi témoignage d'infériorité : l'Ouest dispose de stations bien assises à double saison et clientèle de classe supérieure, l'Est s'affaire encore à s'équiper pour la clientèle estivale et les bourses plus modestes des locande et de la Zimmer frei.

(41) Le jeu entraîne une prolifération des prêteurs. Aux beaux jours du Cercle des Etrangers, outre les prêteurs sur gages assermentés tenus à ne pas dépasser 9 % d'intérêt pendant le premier mois et 6 % ensuite, presque tous les habitants, des commerçants aux garçons de café, de Monaco prêtent sur montre, bijoux, attelages et vêtements. On a voulu parfois voir dans ce développement du prêt un ferment de petits métiers clandestins et profitables.

Les joueurs de tennis attirés par F. Blanc sont défrayés de leur déplacement, de leur note d'hôtel, et amplement crédités pour leur argent de poche. On y a vu des sortes de carrières mondaines conduisant souvent à de confortables et honorifiques établissements et un ferment de milieu spécifiquement artificiel.

(42) (19) Appendice pp. 282-283.

D'autre part, si l'accueil développe le commerce de distribution, il laisse place à d'autres formes tertiaires. Vintimille est un marché frontière animé, Taggia et surtout Albenga sont des marchés agricoles, Imperia, une capitale provinciale avec tous les organes administratifs qui se rattachent à la fonction, depuis la Trésorerie largement développée sur le rocher de Port Maurice jusqu'à la Chambre de Commerce et le monumental bâtiment de la Poste bordant l'Aurelia, un centre de commerce des huiles et un port qui manipule une petite cinquantaine de mille tonnes surtout faites d'importations oléagineuses, de grains destinés au « Pastificcio Agnesi » et aussi de fers à destination de la Lombardie (depuis 1953) [43].

En revanche, l'agriculture prend un développement qui dépasse de loin ce qu'on faisait de mieux sur la côte française. De Vintimille à San Lorenzo, le mince trottoir littoral, les basses vallées et les échines surbaissées qui les séparent forment le royaume de la fleur fraîche. D'abord, l'œillet dont on a créé 300 variétés dans les dix dernières années et qu'on cultive même en été, puis les roses, de 60 espèces et dont certaines d'un prix fabuleux tout spécialement destinées au Vatican et à l'aristocratie romaine, enfin les glaïeuls, les anémones, les renoncules, les tulipes, les tubéreuses, les narcisses et les chrysanthèmes qui fournirent à eux seuls plus de 500 000 bottes en 1957 au marché de San Remo. Escaladant les pentes désormais soutenues par des murs de béton banché, remontant jusqu'à Perinaldo, et traitée avec des soins méticuleux et attentifs au progrès technique, cette floriculture réalise plus de 85 % de la production italienne [44]. Encore n'est-elle pas exclusive. Il s'y ajoute l'horticulture, la vigne et même un élevage non négligeable. L'œillet s'associe en rotation annuelle ou bisannuelle avec l'artichaut piquant qu'apprécient les provinces padanes. Les serres de tomates couvrent 12 hectares et 5 celles d'asperges, de basilic, de poivrons et de courgettes. Aux extrémités des terrasses à fleurs et sur les lopins moins bien exposés, surtout dans la Nervia, la Crosia et dans le haut Val San Martino, des ceps arbustifs ou soutenus par des fils de fer portent des grappes de Saint-Jeannet destinées à la table ou de raisin à vin dont on tire de 20 à 25 000 hectolitres de « Rossese » vendu jusqu'à 20 000 lires l'hectolitre tant il est réputé pour accompagner les rôtis. En attendant la création de l'institut zootechnique de San Remo, les élevages de volailles en batterie se sont multipliés. Peu de terre est perdue et rarement elle dispose de loisirs. Aussi les exploitations sur lesquelles l'hectare rapporte plusieurs millions de lires ne sont-elles pas exceptionnelles [45].

A partir de Diano et de Cervo, sur la façade côtière, dans la plaine d'Albenga ainsi que dans les vallées de la basse Arroscia et de la Neva, les cultures florales sont remplacées par un jardinage maraîcher et fruitier aussi soigné qui depuis 1920 n'a cessé de progresser. Tomates, salades, poireaux, carottes, haricots en plein champ et en serres couvrent les basses surfaces et alimentent de fortes expéditions vers Gênes et la plaine padane. Jusqu'à Carpe, Magliolo, Erli, Onzo et Arnarsco remontent les abricotiers et surtout les pêchers dont les variétés, précoces ou tardives mais toujours réputées, ont pris des noms locaux : Cerreto, Gialla di Borghetto, Albenga, pour ceuxci, Bulida pour ceux-là. Dans la plaine d'Albenga, 350 hectares de vergers exportent jusqu'en Europe Centrale; 1 350 hectares de jardins dont 120 sous serre donnent un volume de vente de l'ordre de deux milliards pour les cultures de plein champ et d'un milliard encore pour les cultures sous verre. Au total, trois milliards deux cent cinquante millions pour 1 700 hectares ce qui représente un produit brut de plus de 1 900 000 lires par hectare en moyenne [46].

Entre ces deux pôles de prospérité agricole que constituent la Riviera de Diano, d'Alassio et l'Albengais d'autre part apparaît sinon une lacune du moins un secteur de relative dépression des niveaux agricoles. Sans doute les vallées de l'Impero et du Moltedo voient-elles s'implanter les pêchers et les jardins maraîchers n'en sont pas absents; sans doute de gros élevages de poulets en batterie se sont-ils installés à Imperia où l'on

(43) A. Viale : Funzione dei porti di Imperia in (87) pp. 357 sqq.

(44) Pour la production de fleurs viennent ensuite le Latium (4,19 %) la province de Pistoïa (3,03); la province de Lucques (1,37), la province de Naples (0,97). Ces fleurs sont exportées à raison de 50 % vers l'Allemagne, de 35 % vers la Suisse, de 9 % vers la Suède, de 2 % vers l'Autriche, de 1,6 % vers la Belgique.

Pour les techniques que répand une station expérimentale parfaitement équipée : serres métalliques, engrais au phosphore, à la potasse, au manganèse, au lithium, au sang et à la viande desséchés, terreau et compost mêlés de charbon végétal qui évitent les croûtes à la surface du sol, le gardent poreux, l'aident à absorber la chaleur solaire et lui évitent mousses et champignons, traitements anti-parasites non seulement au soufre et au cuivre mais encore aux antibiotiques (87) réunit une série d'articles d'un haut intérêt : E. Calvino : Progressi scientifici e tecnici della floricoltura imperiese, pp. 67-94; R. Mescola : La floricoltura e il suo inserimento nel Mercato Comune Europeo, pp. 95-102; R. Armandi : Aspetti economico statistici delle colture floreali in Italia, pp. 103-116; A. Spagnoli : L'esportazione all'estero dei fiori freschi della Liguria prima e dopo la seconda guerra mondiale, pp. 147-154; E. Turbati : Il prodotto netto della attivita primarie delle provincie liguri, pp. 263-322.

(45) Pour les fruits et les légumes : vente locale à l'hôtellerie et aux petits marchés ligures mais surtout expédition vers Gênes, La Lombardie et le Piémont sont particulièrement friands d'artichauts piquants et de fruits albengais qu'ils estiment plus savoureux.

A. Modena : Frutticoltura ligure in (87) pp. 175-204; G. Fasola : I problemi dell'agricoltura imperiese, id. p. 23-66; (99) *passim* mais surtout 1re partie, chap. I, tableau 5, chap. III, 2e partie, chap. IV et (97).

(46) Valeurs pour 1959 in (105) : Agriculture.

projette d'autre part de créer un centre zootechnique [47]. Les cultures traditionnelles, l'olivier notamment, s'y maintiennent quand même sur de larges espaces et les encouragements que prodiguent les services de l'Inspection Provinciale de l'Agriculture pour l'extension des basses cours familiales « comme moyen d'élever le niveau de vie » semblent significatifs. C'est l'indice que l'agriculture de la Riviera du Ponant a subi une profonde transformation, quoiqu'incomplète, et elle est le principal bénéficiaire de la révolution économique.

A côté de cette première originalité, l'évolution démographique en fait apparaître une seconde. Comme la Côte d'Azur, les rivages du Ponant ont vu leur population croître dans d'énormes proportions. Depuis 1881, l'acroissement est de près de 53 % à Diano Marina, de 58 à San Bartolomeo, de 78 à Ospedelatti, de 99 à Taggia, de 112 à Vintimille, de 134 à Riva, de 157 à San Remo, de 215 à Bordighera, de 222 à San Lorenzo, de 264 à Vallecrosia. Comme dans les domaines français aussi les hommes de l'arrière-pays sont descendus : à telle enseigne que la Nervia perd la moitié de ses habitants et que la haute montagne d'Imperia se vide encore de 40 %. Mais à l'inverse de ce qui a lieu à l'Ouest du Grammondo s'opère une importante émigration et, en contre partie, viennent se fixer des méridionaux. A vrai dire les immigrants venus de l'Europe du Nord-Ouest et de la plaine padane ne font pas tout à fait défaut; ils restent cependant peu nombreux et rares sont ceux qui apportent des capitaux et des initiatives. Depuis 1927 se déverse un flot venu du Sud : l'homme d'abord puis, dans un second temps, la femme et la marmaille, les ascendants enfin, généralement ouvriers agricoles illettrés, souvent analphabètes, ne disposant que leurs muscles, endurants il est vrai. On voit se dessiner un cadre et des rapports qui n'ont plus guère de points communs avec ceux des rivages français et monégasques [48].

2) L'ancienne économie d'échanges.

Savone n'a pas été seule à faire les frais de l'inéxorable vigilance gênoise. On voit encore à Varigotti le petit port comblé pour avoir eu trop d'ambition. Et les ports du Ponant ont eu aussi leurs mésaventures : San Remo comme Oneille [49]. Pourtant, soit du fait de plus grandes distances, qu'ils aient paru moins dangereux, ou encore trouvé des auxiliaires plus efficaces dans les feudataires locaux ou la monarchie piémontaise, ils avaient réussi à survivre. Pour aussi loin que l'on remonte, le Ponant n'a jamais vécu en économie fermée. A la fin du XVIII[e] siècle, le grain et le petit bétail sont peu de chose. L'agriculture s'est spécialisée dans les agrumes et l'olivette, développée par les bénédictins, qui drape toutes les pentes. Les façons restent rudimentaires, point d'animaux de labour et un ruissellement anarchique qui ravage les sols. Les récoltes d'olives sont extrêmement variables; les rendements suffisent cependant pour alimenter une exportation valable, l'huile surtout qui se vend non seulement en France et en Allemagne mais jusqu'aux Pays-Bas, en Scandinavie et même dans les pays slaves, et, dans les mauvaises années, la châtaigneraie permet d'opérer la soudure. Surtout, une bonne partie de la population vit de trafic : maritime d'abord ce qui va de concert avec la pêche et entretient la construction navale, terrestre ensuite comme partout ailleurs à travers la montagne.

Marins actifs, robustes et sobres, les navigateurs d'Alassio, de Laigueglia et de Diano savent tenir les cargaisons prêtes au jour et à l'heure, charger un instant, profiter de la première brise et, s'il le faut persévérer dans l'effort de la rame. Familiers du long cours et de la pêche sur les côtes de Sardaigne, ils pratiquent le grand cabotage entre Marseille, Gênes et Livourne et sont parfois nolisés pour des voyages en Sicile, dans l'Adriatique et jusque dans le Levant. Port Maurice est le centre d'un actif négoce, dispose de sociétés par actions, ainsi que Cervo et négocie ses traites à Gênes. San Remo entretient des relations suivies avec la Sardaigne, la Toscane, l'Europe du Nord et fournit traditionnellement les palmes pascales à la ville éternelle [50]. Comme à travers la montagne de Savone, dans les alpes sanremasques circulent des files de mulets, notamment le long de la Via Marenga, la route piémontaise de la mer, qui atteint Limone par le Mont Bertrand et La Fontana Fredda delle Navette, point traditionnel de rupture de charge où s'échangent le bétail, le grain et le fromage padans contre le sel, l'huile et le poisson ligures.

En 1797, les 80 grosses unités marchandes de la Province de San Remo sont réquisitionnées par l'occupant français pour l'expédition d'Egypte et n'en reviennent pas, puis le blocus anglais et les corsaires napolitains mettent un terme au grand trafic. L'occupation napoléonienne est cependant moins néfaste qu'on aurait pû le craindre. La suppression de la barrière douanière française est une sérieuse compensation et ce Ponant repart

(47) L'élevage Moreno Amos à Oneille par exemple : 1 500 têtes.

Sur tout ce parag., d'autre part : G. Fasola : I problemi dell'agricoltura imperiese con particolare riguardo a l'olivicoltura (87) pp. 23-66.

(48) (23) p. 46 sqq.; T. Pannegrossi : Aspetti economici e sociali della bonifica montana nella Liguria in (87), pp. 249 sqq; F. Martinelli : Contadini meridionali nella Riviera dei Fiori, id. pp. 219-248, qui donne une vue remarquable de l'immigration en province d'Imperia; (189) *passim*, pour toute l'évolution ancienne.

(49) L'équipement d'Oneille est notamment détruit en 1623.

(50) (321) p. 59.

sur de nouvelles bases. L'huile qui continue d'être le produit clé est rassemblée, de Bordighera à Finale, dans les magasins de Port Maurice et expédiée vers la France et les bonnes récoltes permettent aux propriétaires de se lancer dans le commerce [51]. Les salaisons mobilisent une douzaine de brigantins légers et rapides, 180 à 200 hommes d'équipages, 300 travailleurs à terre. L'importation du vin de Provence entretient un commerce très sur, où l'on ne relève à peu près pas de faillite. En 1809, 2952 navires ont fréquenté Port-Maurice, en 1810, 2 342 sont entrés et sortis d'Alassio et de Laiguaglia. Nombre de navigateurs arrivent à amasser 50 à 60 000 frs, ce qui leur permet de trafiquer à leur compte, certains arrivent à 3 et 400 000. Morue, stockfisch et hareng, viandes, grains, fromages, draps, soie, farine de châtaigne continuent de circuler de Port-Maurice au Col di Nova et à Mondovi, Bra et Alba où le mulet cède la place au chariot. En dépit de chemins vicinaux qui sont des sentiers si raides que les bêtes de somme ont peine à y passer et que les transports se font souvent à dos d'hommes, les foires sont courrues, celles de Pieve di Teco, de Borgomaro, d'Albenga presqu'autant que celles de Port-Maurice et d'Oneille.

3) La décadence du trafic marchand et l'avortement de l'industrialisation.

C'est avec le passage au Royaume Sarde que commence la décadence. Le rétablissement d'une lourde barrière douanière à l'Ouest bloquait le trafic avec la France, tandis que la Russie, l'Allemagne et les Pays-Bas s'étaient tournés vers les huiles de Gallipoli et de Bari profitant de la sécurité du pavillon napolitain et que la Suisse et l'Autriche s'étaient accoutumées à importer par terre les huiles toscanes. Il restait le recours au pavillon français pour lequel les droits étaient réduits. On pût ainsi maintenir les expéditions d'huiles à quelque 100 000 barils et le négoce de Port-Maurice mais une centaine de bâtiments français remplacèrent la flotte du Ponant.

La séparation de Nice, d'autre part, ne pût être un bienfait : non seulement le port occidental n'était plus un concurrent sérieux, s'il le fut jamais, mais encore il était un client. Par contre, les soins portés à Gênes, son avance, sa précoce liaison ferroviaire avec la plaine du Pô, l'arrivée du rail à Vintimille furent autant d'infortunes : le trafic piémontais se concentre à l'Est, le cabotage dépérit, la redistribution et la direction régionales s'effectuent à partir de la Ligurie centrale. En même temps que la marine, le trafic de la Marenga, du col de Nava et du Tanaro agonise et les crédits déjà réduits pour les besoins militaires du Risorgimento et la bonne volonté pour la modernisation des ports ponantins font défaut. Dans la prospère fin du XVIII[e] siècle en 1780, avait été dressé le projet d'un nouveau port à Oneille. La limitation du trafic à la France retarda sa réalisation. En 1823, l'opération rebondit avec la mort de l'avvocato Maresca dont l'héritage finit par être destiné à la financer; il était évident que la somme ne suffirait pas mais la contribution des pouvoirs publics était allégée et l'espoir d'une heureuse issue était permis. Or, la commission désignée par le gouvernement sarde et dont faisait partie l'Ingénieur Chiodi, Major général du génie maritime de Gênes opta pour la construction d'un port unique à ouverture à l'Est englobant le bassin de Port-Maurice. C'était dresser les deux ports l'un contre l'autre et soulever l'opposition des navigateurs attachés à une entrée par l'Ouest à l'abri des vents dominants liés à la fréquence du minimum barométrique. Il fallut attendre 4 ans pour reprendre les travaux d'Oneille avec passe au couchant [52]. Encore Port-Maurice, menacé d'ensablement, dut-il être dragué puis approfondi aux frais essentiels de la municipalité qui ne vint à bout des travaux qu'en 1860 et San Remo également ensablé, ne pût-il guère accueillir que les petites unités, les autres restant à un mille en rade « exposés à tous les vents » jusqu'à ce que les jetées fussent prolongées en 1853 [53]. Enfin aucune liaison ferroviaire vers Turin par le Tanaro ne dépassera le stade des projets préliminaires.

Il faut, par contre, donner acte de l'amélioration de la route du Piémont. Avec le petit aménagement portuaire finalement exécuté, le trafic du Col de Nava reprit un peu de vigueur. Pas assez cependant pour compenser la ruine des agrumes à la suite de l'unification qui intégrait la Calabre et la Sicile, ni la stagnation du trafic maritime : 215 bâtiments, 3 891 tonneaux dans le compartiment d'Oneille en 1837, 174 et 2 277 en 1859; 310 tonneaux lancés en 1851, 143 en 1855, 103 en 1858, 41 l'année suivante. Autour de 1860 se manifeste un élan, l'exportation d'huile vers la France a repris de la vigueur, on commence de raffiner avant de réexporter et l'Amérique du Sud qui se peuple de colons ligures commence de former un marché. Une petite douzaine de représentants étrangers résident à Oneille. Un petit mouvement de passagers se manifeste. Mais la situation

(51) (164) vol. II, p. 377 : « on remarque que la plupart des commerçants fameux débutent de cette manière ». L'ouvrage est également précieux pour toute cette ancienne économie et fournit un tableau de la circulation littoral-plaine padane au début du XIX[e] siècle depuis les Alpes-Maritimes jusqu'au département impérial des Apennins, pp. 380 sqq.

(52) Giordano : L. Maresca e il centenario del porto di Oneglia. Gênes, 1926, p. 26 sqq.

(53) Nota del 19 ottobre 1886 della Camera di Commercio e Arti di Porto Maurizio al Capitano del Porto di Porto Maurizio. Bibliot. Civ. di Imperia; (117) vol. I, p. 138.

s'est considérablement détériorée vingt ans plus tard. Entre 1863 ét 1880 le mouvement de Port-Maurice dégringole de quelque 106 000 tonneaux à une vingtaine après s'être hissé à près de 133 000 en 1868, celui d'Oneille de 61 000 à 24 000 et celui de San Remo de 47 000 à 2 600 (54).

MOUVEMENT DES PORTS DU PONANT
(1861-1880 — Tonneaux —

Années	Oneille	Port Maurice	San Remo
1861	-	-	-
1862	-	-	-
1863	61 393	105 853	46 982
1864	-	-	-
1865	94 135	87 978	51 516
1866	80 336	94 756	57 971
1867	78 524	110 428	51 590
1868	73 512	132 900	50 775
1869	63 590	121 742	44 367
1870	72 729	120 137	22 755
1871	83 528	120 922	49 214
1872	93 790	107 086	40 995
1873	54 032	56 003	27 066
1874	26 374	37 019	18 094
1875	26 550	27 238	9 279
1876	22 705	22 924	8 107
1877	23 693	23 670	7 884
1878	22 550	20 516	8 914
1879	30 407	3 346	1 836
1880	24 082	20 622	2 591

En face de cette décrépitude des deux piliers de l'économie du Ponant, les essais d'industrialisation sont piteux. Délaissée, l'industrie n'a guère de tradition et le trafic n'a pas accumulé de capitaux à investir. Les initiatives locales sont donc rares et les initiatives allogènes ont meilleur compte à s'employer sur les grands axes et les fronts de mer mieux équipés de Ligurie centrale. Surtout le processus de concentration, les crises et l'autarcie limitent l'effort industriel à une soixantaine d'années.

Vers 1860, Oneille et Port-Maurice rassemblent 10 savonneries, 36 fabriques de pâtes alimentaires, 22 ateliers d'emballages pour l'huile, 2 fabriques de chandelles et le raffinage et le coupage des huiles importées prennent de l'ampleur. En 1888, Giacomo Agnesi construit sa minoterie et son usine de pâtes. A la même époque, la tannerie Filippo Lorenzi traite 150 000 peaux par an. En 1906, la Societa Siderurgica Ligure Occidentale s'installe à Oneille; en 1919 après avoir été rachetée par la Ferriera di Voltri qui deviendra l'Ilva, elle a construit une aciérie qui produit 50 000 t d'acier et 25 000 de tôles exportées vers le Midi et les Iles.

Il en résulte une forte croissance des ports, devenus industriels, avec prévalence des huiles, des céréales, du charbon, du vin, des fers et du coton. Port Maurice ne manifeste qu'une augmentation de tonnage assez modeste : 14 000 tonnes en 1 900, 29 000 en 1910, 42 000 en 1920, 46 000 en 1929 mais il s'agit d'un port de transit et de marchandises de haute valeur laissant de substantiels profits. A Oneille, par contre plus spécialisé dans les matières premières et où les industriels ont financé un raccord ferroviaire de la gare aux quais en 1891, le progrès est spectaculaire : 11 300 tonnes en 1881, 21 500 dix ans plus tard, 41 000 en 1901, 98 000 en 1911, 142 000 en 1929, tandis que le rayon d'action s'étend au Piémont et à la Ligurie occidentale.

Cependant à la suite de la grande crise, l'Ilva se transfère à Piombino. Dès octobre 1930, l'aciérie d'Oneille ferme ses portes et disparaît définitivement dans les 2 ans qui suivent, en attendant le tour de l'établissement de l'Italcementi de Bergamo après la Guerre Mondiale. La concurrence des huiles de graines est une catastrophe. A partir de 1940, le trafic portuaire s'engage dans une phase de déclin accéléré et aujourd'hui encore, les deux ports d'Imperia, désormais rassemblés dans une Ente Portuale unique, manquent d'équipement et souffrent de l'absence d'une voie ferrée vers Garessio. Passant trop haut, la ligne Gênes-Vintimille ne peut-être raccordée aux petits quais du Port-Maurice et quand la Societa Lombarde Metalli inaugura ses débarquements

(54) M. Gabrielle : Contributo alla storia dei porti della riviera dei fiori (87), pp. 369-398 fournit un résumé pratique et solide, assorti d'une bibliographie, de l'évolution des ports du Ponant.

périodiques de fers et minerais à Oneille elle dut suppléer à la carence absolue de moyens mécaniques de déchargement par l'installation d'une grue automotrice lui appartenant en propre.

4) Le retard touristique et la révolution agricole.

En même temps qu'échouait l'effort d'équipement industriel et d'équipement portuaire, le développement touristique ne connaissait qu'un élan limité. San Remo, Bordighera, Ospedaletti s'équipèrent mais avec un certain retard. Déclarant préférer les tripots clandestins aux casinos, Victor Emmanuel interdit longtemps les jeux. Il ne semble pas y avoir eu sur la riviera italienne ce déversement de capitaux nationaux qui caractérise la Côte d'Azur, et celle-ci polarisait les investissements de telle sorte que le lancement et l'équipement des rivages italiens se fit en marge du littoral français et monégasque, comme un simple prolongement. Surtout la riviera sanremasque n'a pas connu la clientèle d'une ample bourgeoisie nationale. Quant aux initiatives locales, outre leurs faibles ressources financières, elles semblent bien s'être polarisées sur l'épanouissement du négoce des huiles et la relance du trafic portuaire. De San Remo à la Mortola les stations les plus précoces gardent longtemps un caractère aristocratique et d'une dignité un peu somnolente de type mentonnais et pour le reste il faut attendre les foules de la saison d'été, et encore après la disparition du régime fasciste.

Tout portait en revanche à la transformation agricole et au développement des cultures spécialisées. La ruine de l'ancien système de cultures accélérée par la mouche de l'olivier, le phylloxera, l'encre du châtaignier, sans compensation industrielle ni tertiaire véritablement importante jeta hors de chez eux, à temps, une grosse proportion des ruraux qui rapportèrent des techniques et des orientations nouvelles. Suivant l'exemple séculaire des montagnards, de puissants courants saisonniers se déclanchent vers la Côte d'Azur voisine où la production florale s'est organisée commercialement. Avant même qu'en une étude bruxelloise se crée la Société du Kursaal — Lido de Bordighera et que s'élabore chez M^e^ Grimaldi, à Beausoleil la Sté Anonyme des Grottes de Balzi Rossi et la « Sté Archéologique, Scientifique, Sportive, Artistique et Industrielle des Grottes de Grimaldi » (1910-1911), la Foncière Lyonnaise installe à Ospedaletti une exploitation florale rationnelle et dirigée par une équipe expérimentée (1893). On se met donc à copier soigneusemnet les cultures d'œillet et de roses de la Côte d'Azur et le XX^e^ siècle débute avec la conquête par la fleur des collines sanremasques puis des trottoirs littoraux et des premiers versants jusqu'à Vintimille d'un côté, jusqu'à Taggia et Riva de l'autre. Pendant la grande guerre, l'impérieuse famine de bois entraîne un considérable arrachage d'oliviers, au retour de la paix la demande padane et de l'Europe germanique se gonfle, enfin le flot de « braccianti » du Sud apporte un complément de main-d'œuvre docile. Au vu des relevés officiels qui ne tiennent pas compte de tout le mouvement, ils sont plus de 30 000 dont plus de 10 000 venus depuis 1946; une grosse centaine (de sardes surtout) établis à Taggia et Riva, 150 de Basilicate (S. Remo-Vintimille), 600 campaniens (S. Remo-Vintimille), un millier des Pouilles (San Remo, Taggia, Vintimille), davantage de siciliens (San Remo-Vintimille), deux à trois mille des Abruzzes (San Remo, Riva, Ospedaletti), quelque 8 000 calabrais dont 2 500 à Vintimille, un bon millier à Taggia, presqu'autant à San Remo et à Bordighera, plus de 300 à Camporosso, à peine moins à Vallecrosia, près de 150 encore à Riva. Aussi, de nouveaux versants sont conquis vers l'intérieur et le levant jusqu'à Diano et Cervo. Après le second conflit le mouvement s'est étendu jusqu'à Ceriale quoiqu'avec plus de discrétion.

Dans l'Albengais, la leçon est venue de Gênes et du pays de Savone. Ce sont des gênois, les Recolo, les Roncallo, les Valle qui en 1907 implantent les premières serres sur un millier de m^2 à Cervo. Ce sont les Chiappori de Varazze, les Parodi de Stella, les Roncallo de Rivarolo, les Vernazza d'Arenzano, les Pittaluga du Val Polcevera qui acquièrent, pour des sommes dérisoires, les versants et replats dépouillés de leurs oliviers, développant les vitrages, creusant des puits, plantant les pêchers, étalant les artichauts, les pommes de terre, les carottes, sur les sols plus vite égouttés. Mais le développement procède de conditions analogues à celles qui président au triomphe des cultures florales occidentales.

Que l'agriculture soit ainsi la grande gagnante de la révolution économique n'implique pas dans ces conditions qu'elle soit aussi le grand concurrent de l'industrie. Sans le développement de la maraîchinerie, des primeurs et du verger albengais jamais n'aurait pû s'installer sur ce Ponant savonais, la conserverie qu'on y trouve et là se rencontre un des rares cas où l'agriculture joue, sur nos rivages, le rôle de ferment. Surtout les cultures spécialisées n'ont pris leur essor que parce que le trafic traditionnel agonisait, cependant que l'accueil tardait à prendre de l'ampleur; dans une certaine mesure même, en fonction d'une société à deux étapes nées de la vieille combinaison olivier-trafic où s'opposaient le petit cultivateur et le négociant dominant. La marée de braccianti s'intégrait sans grand'peine dans cet édifice social; l'exploitation florale et maraîchère ou fruitière dépaysaient d'autant moins qu'ellles commercialisaient leur production et se prolongeaient en des formes spéculatives. A côté de gros revenus la floriculture entretient un prolétariat agricole misérable : selon Tagliacarne et Turbati, le Ponant constitue et de loin le plus riche producteur agricole de Ligurie et il semble

bien que la terre y rapporte, au total, beaucoup plus que dans les Alpes-Maritimes cependant trois fois plus vastes. Mais les contrats de métayage, le colonat partiaire, l'ouvrier agricole y sont très répandus comme l'exploitation de poche (67 % des exploitants disposent de moins d'1/2 hectare) et les demandes de logement aussi bien que l'enquête montrent des familles de 7 personnes ne disposant que de « 2 pièces très humides et sans fenêtres » ou qui se contenteraient d'une seule pièce, en dépit de la réoccupation des ruines du tremblement de terre de 1878 comme celles de Bussana Vecchia (55). On sait l'importance des migrations quotidiennes du Ponant vers la Principauté de Monaco et ses chantiers du bâtiment. L'exploitation du séjour, comme pressée de rattraper son retard, se développe à rythme accéléré et elle aspire les autochtones comme sur la Côte d'Azur, les vides de la paysannerie se comblant par les descentes montagnardes et les afflux méridionaux.

CONCLUSION : LES RESPONSABILITÉS DE L'ACCUEIL

Pour aussi brillantes que puissent être les formes qu'elle revêt et quelle que soit leur expansion, l'agriculture ne retient nulle part les bras au point de faire obstacle au développement de l'industrie sur les Rivieras occidentales. Il en va différemment de l'accueil. Générateur de hauts profits pour une peine limitée, se prêtant à l'évasion fiscale et à la pluralité des métiers, il est en soi un concurrent pour l'industrie en aspirant une masse importante de travailleurs et d'ambitions. Il engendre d'autre part une prolifération démesurée du petit commerce, des intermédiaires, de tout un accompagnement de professions et d'activités non productives. C'est vers les emplois de l'accueil ou de ce qui gravite et s'hypertrophie autour de lui que glisse le plus clair du personnel libéré par la ruine de l'ancienne économie et ses responsabilité dans l'élaboration de sociétés particulièrement sensibles aux séductions du secteur tertiaire ne sont pas niables.

L'aide qu'il a pû apporter aux équipements industriels n'a guère dépassé le cadre des infrastructures et la phase de mise en condition de réceptivité est la plus active. S'il y a un groupe industriel niçois de quelqu'importance, c'est parce que Nice n'est pas seulement une station d'accueil mais que le fait urbain niçois a d'autres fondements. La renaissance de la poterie de Vallauris et de Biot n'est, en définitive, qu'un détail. Comme le port, la fonction d'accueil opère un triage parmi les formes d'industrie qu'il tolère. Comme le quai, l'hôtel, la locanda, la résidence secondaire, le camping même refoulent l'atelier et l'usine. Pour une part même l'accueil a conditionné des systèmes de culture qui ne laissent que peu de chose à travailler à l'industrie : fruits et légumes approvisionnement largement la clientèle temporaire et les Milords et les Grandes Duchesses ont été les premiers à réclamer des fleurs.

Par là l'accueil s'apparente au grand trafic. Ses effets semblent plus nuancés cependant et d'autant plus que ses formes sont diverses. Dèjà ses aspects saisonniers entretiennent une bâtisse et des fabrications de luxe qui sans la clientèle de bref séjour auraient assurément moins de chances. L'imprimerie niçoise ou alassienne sont aussi pour une bonne part le fruit de la publicité sollicitée par la fonction d'accueil. Et la survie de structures mineures n'a peut-être par ici la même résonnance que l'intolérance indigène à la grande industrie dans le rayonnement d'un grand port marchand. Il y a d'autre part un accueil de fixation qui est principe de peuplement et qui non seulement fait pression sur les industries urbaines comme dans le cas du port, mais encore, stimule des transferts ou des épanouissements avantageux d'industries légères et d'avenir. Cevasco rejetait sur les nécessités du commerce portuaire le caractère fermé de la société gênoise, les sociétés des domaines d'accueil sont beaucoup plus ouvertes et les effets sur l'industrie en sont sensibles (56). Il est vrai qu'à Monaco s'esquisse un divorce qui rappelle celui de Gênes et que jusqu'à présent l'exploitation de séjour a surtout établi son emprise sur le front de mer ou sur la montagne de sorte qu'on peut se demander si les emplacements sublittoraux ne risquent pas d'être ici aussi disputés à l'industrie et si l'accueil ne paraît pas plus tolérant simplement parce qu'il est moins adulte. On se trouve orienté vers un élargissement des problèmes de potentiel et tenu de vérifier dans les secteurs de moindre développement de la fonction d'accueil : Chiavarais, Spezin et Var .

(55) Eugenio Turbati : « Il prodotto netto delle attivita primarie nelle provincie liguri ». Communic. à la XVII[e] réunion de la Société Italienne d'Economie, Statistique et Démographie, reproduit in (87), pp. 263; Istituto Autonomo per le Case Popolari : demandes n° 26 et 276 sqq; dont fait état F. Martinelli : Contadini meridionali... in (87), p. 236-7, parmi d'autres cas édifiants.

(56) (163) vol. I, p. 150 et notamment : « La grande activité qu'exige le commerce et les habitudes qu'il fait contracter rendent le gênois très excusable s'il n'est pas aussi hospitalier que le riche habitant des pays où l'homme mène une vie oisive ».

CHAPITRE III

CHIAVARAIS, SPEZIN ET VAR : LES CAS DE FAIBLESSES PORTUAIRE ET TOURISTIQUE

En dehors des grands domaines de Ligurie Centrale et des Riviéras de Ponant les ailes orientale et occidentale de notre dispositif offrent un triple intérêt. L'absence de grands ports de commerce et le développement de l'accueil, moindre et dans des formes mineures, sont des conditions favorables pour vérifier l'effet de ces activités sur l'emploi industriel et pour en préciser les conditions et les modalités.

Ces conditions sont d'autre part favorables pour achever de déterminer le rôle de l'agriculture et de ses transformations, marchés ruraux et développement des intermédiaires inclus, ainsi que pour faire la part des bases navales.

Enfin, ici encore, interviennent des frontières et des voisinages de métropoles qui ne sont pas sans importance. Dans une multiplicité de facteurs qui se combinent avec des poids divers, le Chiavarais, le pays spezin et les domaines varois, offrent une richesse de combinaisons qui autorise la recherche de ferments et de concurrences complémentaires et de relations nuancées.

I. — LE CHIAVARAIS

Les 5 communes qui ceinturent au Nord le Golfe du Tigullio, Portofino, Santa Margherita, Rapallo, Zoagli et Chiavari sont toutes de type T_1 ne faisant à l'industrie qu'une part fort modeste et consacrant à peine plus de leurs actifs à l'agriculture. Dans la Sturla c'est l'agriculture qui mobilise le plus de bras à Borzonasca, Meszanego, Ne, de type A_2 et surtout à San Colombono où 6 % des travailleurs à peine sont employés dans le commerce. Dans la vallée de la Lavagna, Tribogna, Moconesi et Orero sont de type A_1 cependant que Leivi, Lorsica et Coreglia restent essentiellement paysannes et que Cicagna fait, au contraire, la plus belle part à l'industrie, les mobilisations tertiaires venant à chaque fois en queue de liste. Sur le littoral Sud du compartiment Chiavarais enfin, l'agriculture l'emporte à Moneglia mais Cogorno est déjà A_1, Castiglione Chiavarèse et Casarza I3-a; à Lavagna, agriculture et tertiaire de puissance sensiblement égale, laissent plus de la moitié de l'effectif à l'industrie qui l'emporte plus nettement encore à Sestri, I2-t. Quarante six pour cent des communes riveraines et sub-littorales chiavaraises sont donc au moins d'industrialisation moyenne et la dominante industrielle est aussi fréquente que la dominante agricole (27 %) tandis que la dominante tertiaire ne se réalise que dans 23 % des cas et que dans 23 % encore l'industrie suit de près l'agriculture. Sans jamais prendre une importance écrasante l'industrie ne paraît pas ici très sérieusement concurrencée.

1) Les modestes développements de l'accueil.

La faiblesse de l'activité tertiaire se manifeste effectivement dans l'accueil comme dans les formes plus classiques du commerce. Sur le golfe le groupe de Rapallo-S.-Margherite a une réputation hôtelière établie et se prolonge vers le S. avec Chiavari, Lavagna et Cavi, Sestri. Pourtant les clientèles cossues qui apparentent le groupe Rapallien à celui du Cap Ferrat et de Beaulieu s'y cantonnent étroitement et surtout les capacités restent limitées : guère plus de 600 chambres et pas 1 100 lits à Chiavari, un millier et pas 1 900 à Sestri, un peu plus de chambres et un peu moins de lits à S. Margherite, 1 200 et 2 200 à Lavagna, 1 500 et 2 500 en nombres ronds à Rapallo; Portofino avec 140 chambres et 240 lits est minuscule. Bref en tout et pour tout moins que la trilogie San Remo — Ospedeletti — Bordighera [1]. Si l'équipement hôtelier est modeste, les locations meublées et les appartements privés, bien qu'un peu plus développés ne rattrapent pas le retard : 7 à 8 % à peine de leur total sur nos rivages et ni la résidence secondaire ni le camping ne s'étoffent non plus. De Portofino à Zoagli le versant oriental du promontoire est entièrement tapissé de villas. La planimétrie de la feuille au 1/100 000e de Rapallo offre d'ailleurs une éclatante démonstration de cette colonisation résidentielle autour de S.-Margherite jusqu'au-delà de la Punta Pedale. Mais plus à l'Est avec Chiavari, Lavagna, Cavi et Sestri il ne s'agit plus que des tâches éparses et maigres et la ressemblance avec le collier résidentiel de la Côte d'Azur ou même avec le système sauremasque est très lointaine. Disposition inverse — et qui va de pair avec le changement de clientèle — mais au total, résultat aussi médiocre pour le camping : Portofino, S.-Margherite, Rapallo et Zoagli sont totalement démunies; 3 camps couvrant 5 ha à Rivo-Trigoso, mais un seul et exigu dans chacune des communes de Sestri, Chiavari et Leivi qui vante abusivement l'emplacement du sien au bord de la mer que le finage est loin d'atteindre : en tout 2,50 % de l'équipement de nos rivages et moins que n'offre la seule Marina di Andora. Enfin, en position sublittorale, Borzonasca et Rezzoaglio ne sont que de petits centres de villégiatures estivale modeste. Même en allant jusqu'à S. Stéfano d'Aveto on ne retrouverait rien d'équivalent aux stations montagnardes des Alpes-Maritimes et les étapes de la Fontanabuona ne sont que de tout petits relais de routiers, localisés sur les premières pentes qui conduisent à la Scoffera.

2) La faiblesse commerciale.

Aucun port, d'autre part, si ce n'est de plaisance — le petit môle de Sestri est inactif et seules quelques barques de pêche animent un peu les anses qui encadrent le faux tombolo — et un seul centre à fonction urbaine affirmée [2].

Centre de foires plusieurs fois séculaires, Chiavari est une vraie ville. On en a immédiatement le sentiment à voir son ampleur et à en parcourir les quartiers. Outre celui du bord de mer qui est d'accueil même lorsque ses hôtels se dissimulent comme « l'Albergo dei Giardini » et celui des artisans qui se développe au Nord, au contact des vergers, des potagers et des enclos de coltura promiscua, la ville est manifestement constituée dans son essentiel de deux éléments. A l'Ouest c'est un domaine résidentiel où dominent le petit immeuble et l'hôtel particulier, qui affirment la présence d'une bourgeoisie, au milieu de verdures et avec des bâtiments de direction et d'administration coquets, sinon cossus comme, par exemple, celui qui abrite la section locale de la Chambre de Commerce de Gênes. L'Est, au-delà de la banque de Chiavari et de la Poste, est d'immeubles plus serrés et, volontiers, de magasins et d'entrepôts, surtout au voisinage de la gare : un domaine de travail et d'habitation, d'employés de commerce. De l'un à l'autre de ces éléments la jonction s'effectue par la place de l'hôtel de ville et du marché entourée de banques, une grand'place encombrée d'autocars et deux artères Nord Ouest-Sud Est constituant l'axe urbain toujours très commerçant bien que tantôt en large avenue moderne où dominent la confection et les magasins d'objets déjà de luxe et tantôt en ruelle à arcades bourrée de boutiques d'alimentation, de quincailleries, de bijouteries surtout dont la profusion surprend.

Aussi les services y mobilisent-ils plus de 200 personnes, le commerce de gros davantage, l'assurance et le crédit, avec la Banque de Chiavari dont les succursales débordent bien au-delà de l'ancienne circonscription (10 guichets à Gênes), un bon tiers de plus, les transports à peine moins que ces deux dernières branches et le commerce de détail plus de 1 100 : au total plus de 2 000 emplois [3]. Pourtant l'énorme supériorité du commerce de détail et l'allure générale des boutiques comme des établissements du secteur tertiaire militent en faveur de fonctions mineures : Chiavari a sans doute été une capitale locale, elle tend vers le rôle de marché qu'elle s'efforce de doubler d'une petite fonction d'accueil.

(1) (19) pp. 284-5.
(2) Sur le promnotoire de Sestri (287).
(3) (20) et (21).

Ce qui lui reste suffit néanmoins pour interdire le dévelóppement de tout autre centre vigoureux. Sur l'autre rive de l'Entella, Lavagna qui lui fait suite sans solution de continuité est déjà moins vivante et on y a le sentiment que la fermeture du Cotonificio Olcese l'a sérieusement éprouvée, preuve que ses assises tertiaires sont étroites.

On y cherche vainement les artères animées où se pressent les boutiques, les plaques des professions libérales, les bâtiments administratifs, les banques et la grand'place n'offre jamais le foisonnement d'autocars qui caractérise celle de Chiavari. Pour la plupart des branches privées du tertiaire, les volumes d'emploi représentent à peine le quart de ceux de la voisine. Seul le commerce de gros est mieux représenté, et, même en tenant compte que la masse totale des actifs n'atteint pas 4 200 personnes à Lavagna, la proportion qu'en retient le tertiaire ne s'établit pas à la moitié de celle qu'il exige à Chiavari [3].

Il en va sensiblement de même au contact de la province spezine. Avec Sestri Levante et Casarza qu'il faut associer non seulement parce qu'elles se joignent mais encore parceque leur fonctionnement les lie intimement, la faiblesse de tout ce qui n'est pas redistribution et au niveau du détaillant ne laisse au tertiaire d'une part de l'ordre de 11 à 12 % du total des actifs. Avec Moneglia où tombe à moins de 10. Toujours sur les rivages, Ste-Margherite est affectée du gonflement des détaillants et des services caractéristiques des stations d'accueil : boutiques dont bon nombre de luxe, notamment le long des quais et des jardins entourant le port de plaisance, et établissements bancaires et de change, entreprises de transports, professions libérales et surtout médicales de telle sorte que les proportions sont de 2 à 4 fois plus fortes qu'à Lavagna. Il en va de même à Rapallo où s'ajoute en outre une ville indigène dont les entrepôts et les bureaux annoncent avant les données numériques le gonflement du commerce de gros qui mobilise des effectifs doubles pour un peuplement global à peine supérieur d'un tiers : Rapallo tend à jouer vis-à-vis de Chiavari le même jeu que Cannes par rapport à Grasse. Tout cela ne va cependant pas loin : d'une part, il s'agit surtout d'accaparer la desserte du groupe majeur de l'accueil, d'autre part, à Portofino, trop proche et au départ trop modeste, banque, assurance et jusqu'aux grossistes disparaissent ne laissant même que quelques détaillants et à Zoagli le pourcentage tertiaire se fait 4 fois plus faible [3].

Dès qu'on aborde les versants, Leivi et Cogorno sont pareillement dépourvus d'emplois financiers et de services et mal fournis en transports et commerces de gros tandis que Castiglione Chiavarese manque totalement d'entreprises de gros, d'assurance, de crédit, si bien que dans le meilleur des cas le commerce et les services mobilisent à peine plus de 6 % de la population active et que l'on tombe à 3,5 % dans le pire [3].

Dans l'intérieur ou bien le gros et les transports sont bien représentés mais alors le détail flanche et les emplois financiers et des services s'effondrent, comme à San Colombano Certenoli ou bien d'importantes lacunes apparaissent : pas de grossistes à Ne, ni à Carasco, pas un emploi financier à Mezzanego. De toute façon, on se retrouve à des niveaux d'emplois très bas.

C'est seulement dans la haute Lavagna que reparaissent quelques bourgades et dans les petits centres estivaux que s'étoffent certaines formes. Cicagna, Moconesi ont des gammes complètes et les pourcentages s'y relèvent pour se situer aux abords de 12 % [3]. Pour guère plus de 3 000 habitants, Rezzoaglio compte 36 boutiques d'alimentation, 14 débits de sel et tabac, 3 cafés, 3 papeteries dépôts de journaux, 1 médecin, 2 dentistes, 1 sage femme, 1 vétérinaire, 1 pharmacie, et même une succursale bancaire [4]. Borzonasca emploie 22 personnes dans les transports, 94 dans les petits commerces, 5 dans l'assurance et le crédit [3]. Mais dans le meilleur cas on n'atteint pas les pourcentages de Cicagna et de Moconesi. C'est quand même maigre et partout l'impression est d'activités gonflées par besoin de complément.

3) Les retards agricoles.

Avec l'unique marché de Chiavari et son ampleur limitée, ce caractère est un indice de faiblesse agricole. Cernant le golfe, se développe une ceinture où champs de fleurs et serres ornementales, cultures maraîchères, vergers, élevage, apportent leur note de prospérité. Les banlieues de Sainte-Margherite et de Rapallo produisent la plus grosse part des quelque 500 millions de Lires qui représentent la production de la province de Gênes en fleurs et plantes d'ornement. Tout autour de Chiavari et de Lavagna est une véritable huerta où se multiplient les serres chauffées. Plus au Sud dans la vallée du Gromolo et du torrent de Riva, autour de Sestri, de S. Stefano del Ponte, de Pila, de Casarza et jusqu'au hameau de Massasco, les jardins maraîchers se mêlent aux pêchers dont la culture se perfectionne d'année en année. La Fontanabuona, de San Colombano Certenoli à Cicagna et Moconesi, est à la fois une terre de pêchers, un sérieux producteur de maïs et un pays d'élevage laitier. Avec

(4) L'enquête confirme sensiblement les données de (93) et (91).

la création et la multiplication des centres zootechniques, l'insémination artificielle se pratique de plus en plus, l'alimentation du bétail s'est considérablement améliorée ainsi que les soins qui lui sont dispensés [5].

Deux constatations cependant : d'une part les types intensifs n'apparaissent que par plaques et parfois à titre accessoire, d'autre part la rentabilité s'avère plus souvent décevante que ne le laisserait supposer le paysage. Bien des pentes sont encore couvertes d'oliviers vieillis, surchargés de bois et médiocrement entretenus : celles qui dominent Zoagli ou grimpent jusqu'à Leivi et Cogorno par exemple. Les champs soignés des basses pentes et des fonds de vallées ne sont souvent que des enclos familiaux de poche, petits carrés de coltura promiscua amoureusement soignés mais seulement aux heures et aux jours qu'un emploi hôtelier, commercial ou industriel laisse libres. L'élevage laitier ne s'est développé et ne se maintient que depuis que la Centrale, chargée du ravitaillement de Gênes s'est engagée (et astreinte) à absorber toute la production de la province avant de faire appel à la campagne mlianaise, à Pavie, à Mortara, et qu'elle garantit des prix de 25 à 30 % supérieurs à ceux de la plaine du Pô [6].

A mesure que l'on s'engage dans l'arrière pays, la prospérité devient l'exception comme dans la zone moyenne du Ponant. Les ovins, l'olivette, la petite vigne de consommation domestique s'affirment à côté du maïs, des bovins, des fruitiers ou le poirier se taille une place de choix mais rarement en verger spécialisé. Au total le passage a une montagne surchargée de petits paysans qu'une exploitation exigue et morcelée, au surplus facilement conduite selon des méthodes attardées, ne fait vivre que pauvrement comme l'atteste l'état des bâtiments. Peu d'engrais, guère de machines, l'herbe abandonnée ou ramassée dans le bois dont la feuille est un complément nécessaire.

4) L'exode et l'industrie complément [6].

Ces faiblesses sont le résultat d'une longue décadence qu'atteste l'évolution démographique des 150 dernières années. Toute la Ligurie a subi une profonde transformation dans son peuplement. D'abord une révolution caractérisée par l'antécédence du déclin de la natalité par rapport à celui de la mortalité de sorte que la croissance naturelle de la population indigène a été modeste. En second lieu, une considérable immigration compensant largement les passages dans d'autres provinces ou à l'étranger. En troisième lieu, une forte concentration sur les rivages et dans les villes : les populations payannes, ruinées par la révolution agricole émigrent vers la ville où se développent les ports, l'industrie, la fonction d'accueil; elles limitent leurs naissances par pauvreté sans avoir les moyens de réduire leur mortalité, faute d'un outillage sanitaire comparable à celui des agglomérations; c'est dans les villes en expansion que se dirigent les immigrants, c'est au contraire la campagne qui fournit ses plus gros contingents à l'exode extérieur.

La montagne, enfin, se vide d'autant plus et plus vite, qu'elle a servi de refuge et qu'elle a de longue date pris l'habitude d'envoyer vivre ses enfants sur des terres moins rudes une partie de l'année.

Le Ponant a été particulièrement atteint par la désertion. Non seulement la montagne et les collines internes se dépeuplent à un rythme rapide pendant tout le XIX[e] siècle et continuent de se vider par la suite, mais encore les bourgades elles-mêmes, S. Remo, Port-Maurice, Oneille, Albenga ont chacune sa phase de déclin. Mais à partir de 1875-80 le développement des cultures florales provoque un puissant afflux d'immigrants qui désormais l'emportent sur la riviéra sanrémasque dont les communes atteindront des taux de croissance de 15 (Vallecrosia) à près de 39 % (S. Remo). Puis c'est au tour d'Albenga de prendre son élan avec les cultures maraîchères : 4 780 habitants en 1881, 6 231 en 1901, 6 882 en 1911, 10 839 en 1931, 15 734 en 1961. Enfin, le second souffle touristique vient s'ajouter au premier qui avait renforcé l'essor du secteur frontalier pour développer les communes riveraines de l'Est : après avoir plafonné autour de 5 500 de 1881 à 1921, Alassio passe à 7 430 en 1931, à plus de 8 000 en 1936, à plus de 9 000 en 1951 pour frôler les 12 000 en 1962.

Dans le Chiavarais depuis 150 ans, les déclins sont plus amples, les reprises remarquablement tardives et modestes. Deux grandes phases s'individualisent; celle du XIX[e] et celle du XX[e] siècle. La première se caractérise par un exode qui, succédant aux migrations saisonnières, dépasse de loin en ampleur celui du Ponant et qui s'opère vers des pays lointains et sans esprit de retour sinon, à l'occasion, après fortune faite, à la manière des Barcelonnettes. En 1823 l'intendant de la circonscription note que les habitants des communes rurales s'assurent un complément de ressources à l'aide de migrations surtout printanières au cours desquelles ils vont louer leurs bras dans les campagnes riches. Il n'y a là rien d'extraordinaire, la même pratique était implantée non seulement dans le Ponant et à Gênes mais encore dans le Savonais où quelques 200 vitriers d'Altare même

(5) (98) Agriculture (96), chap. IV, (90). La Sezione di Chiavari : Settore agricolo, p. 115 sqq.

(6) Pout tout le parag. (23), p. 53 sqq (189) *passim*, qui, une fois encore, constitue une base de premier ordre, jamais en défaut dans sa documentation et d'une grande richesse de références, pour toute la période du XIX[e] siècle. Ses remarques sur l'émigration clandestine dans la circonscription de Chiavari méritent une particulière attention, p. 141.

se répandaient par groupes de 15 à 20 à travers la Toscane, la Romagne et la France de septembre à mai. Il semble bien cependant que ces migrations saisonnières prenaient une ampleur croissante dans le Chiavarais et qu'elles se transformaient plus volontiers en exode définitif : en 1828 le flot est de quelque 3 600 personnes, 9 ans plus tard il s'est gonflé d'un bon millier, en 1832 le déchet au retour est de l'ordre de 9 %. C'est le prélude. En 1849 l'intendant note avoir délivré 3 587 passeports, en 1850 près de 4 900, en 1853 plus de 6 300; dans les 9 premiers mois de 1854 2 268 Chiavarais émigrent vers d'autres districts italiens, vers Gênes, en premier lieu, 25 se dirigent vers l'Espagne, 190 vers la Grande Bretagne, plus de 300 vers la France, plus de 950 vers l'Amérique du Sud. Toujours aux termes des rapports des intendants, dans les 5 ans 1849-54 quelque 25 000 individus auraient émigré. Pour une population de l'ordre de 110 000 habitants c'est une belle proportion. Dans les années qui suivent l'hémorragie ne cesse pas : 16 672 personnes entre 1854 et 1963 contre moins de 11 000 dans la circonscription de Savone, et 7 600 dans celle d'Albenga, 15,4 $^0/_{00}$ encore d'émigrants en moyenne de 1863 à 1869 et près de 16 000 départs dont près de 15 000 hors d'Europe entre 1869 et 1878 contre guère plus de 9 000 dans la circonscription de San Remo. Encore ne s'agit-il que des dénombrements officiels et il faut y ajouter une émigration clandestine, particulièrement intense que l'on a estimée capable de presque doubler le volume officiellement retenu pour la décade 1854-1863.

Cependant que les Chiavarais fuient, l'immigration reste maigre et bien loin de compenser. Entre 1863 et 1869, c'est à peine si l'on dépasse 4 300 nouveaux venus. Ils ne sont guère plus de 10 000 pour la décade 1869-78 et les bilans sont négatifs de plus de 8 000 et de près de 15 000 unités.

Taux de masculinité, pyramide des âges, quotient d'emploi féminin achèvent la démonstration : de 1838 à 1848 le quotient de masculinité croît légèrement de 1 024 à 1 044 mais il est descendu à 876 en 1857, à 865 en 1861 et c'est à peine s'il dépasse 900 en 1881.

Les hommes jeunes et adultes partis, la natalité décline, la population vieillit et la part féminine va croissant dans la population active. Entre 1838 et 1881, les jeunes de moins de 14 ans passent de près de 37 % à moins de 35, les adultes de 55,2 à 53,3, les plus que sexagénaires de 8 à près de 12. De 1871 à 1881 le nombre des travailleurs mâles décroît de 2 138 unités, celui des femmes croît de 1 248.

Il ne fait pas de doute que le Chiavarais a été particulièrement touché par le dépeuplement. De 1838 à 1848, la couverture humaine passe de quelque 108 000 à 116 000, mais on retombe à 109 000 présents en 1857, plus bas encore en 1861 et, après une pointe à près de 113 000 en 1871, ils ne sont pas 112 000 en 1881; et les communes urbaines même sont durablement atteintes. Tandis que le solde migratoire de San Remo n'est jamais négatif à partir de 1837, que le déficit disparaît à Imperia après 1881, les pertes restent encore sensibles après 1881 à Chiavari, à Sestri et surtout à Rapallo spécialement affectée et dont l'effectif de 1901 est encore inférieur à celui de 1861 (10 343 contre 10 704).

TAUX ANNUELS DE MIGRATION NETTE
(%) DANS LES COMMUNES URBAINES DU PONANT ET DU CHIAVARAIS

	1828-37	1862-71	1872-81	1882-89
Vintimille	2.7	1.-	4.9	3.4
S. Remo	- 7.4	2.4	32.7	10.4
Imperia	0.8	1.3	6.-	6.7
Rapallo	- 4.4	- 12.-	- 10.-	- 6.7
Chiavari	- 8.-	- 2.9	- 5.4	- 1.2
Sestri L.	- 8.7	- 9.4	- 1.6	- 4.2

Depuis 1901 les communes sublittorales continuent de se dépeupler ou accusent des déclins tardifs. Parfois, apparaît un répit dans le processus comme à Tribogna et à Moconesi. Exceptionnellement se manifeste un redressement tout récent comme à Cogorno. Dans l'ensemble la décadence est continue et impressionnante Tribogna, Neirone, Favale di Malvaro, Coreglia se sont vidées pour plus de moitié. Les pertes sont à peine moindres à Lorsica, à Orero. Elles sont de l'ordre du tiers à S. Colombano et restent sensibles à Leivi, à Cogorno et à Castiglione Chiavarese. En dépit d'une spectaculaire remontée entre 1901 et 1911, Ne se retrouve plus pauvre qu'au début du siècle. Seules Cicagna, Moconesi, Carasco se maintiennent mais elles ne représentent que moins de 25 % de l'effectif total de cet ensemble à qui revient la palme pour n'avoir qu'un peu régressé.

Sur les rivages se manifeste en revanche un progrès mais inégal. Il n'y a pas de quoi crier au miracle pour le groupe septentrional du Golfe. Rapallo a touché le fond en 1881 mais la courbe ne s'y redresse fortement que depuis 1951. Sainte-Marguerite prend son élan 10 ans plus tard et ne progresse que posément. Portofino

démarre en même temps, rechute en 1936 et se retrouve en 1951 plus bas que 30 ans auparavant. Zoagli qui était une vraie bourgade au milieu du siècle dernier se réveille tout juste et reste moins forte d'un bon quart.

Les rivages méridionaux font preuve de plus de vigueur. Si l'on excepte Moneglia dont la croissance ralentit à partir de 1901 et s'interrompt à partir de 1936, il y a partout un progrès. Depuis la fin du siècle dernier Casarza ne cesse de croître avec beaucoup de régularité à défaut de grande force. Lavagna prend, en 1911, un essor qui la grossit de près de moitié par rapport à ce qu'elle était au début du siècle. Il en va de même de Sestri et de Chiavari dont la courbe se tend dès 1921.

Ce sont ainsi non pas les domaines d'agriculture dominante qui développent ou maintiennent leur peuplement ni même tous les centres de séjour mais bien plutôt ceux où apparaît l'industrie : dans ses formes majeures comme dans le groupe de Sestri, de Lavagna, à Carasco, Ne, Casarza et Moneglia où dans ses petites fabrications comme à Cicagna.

CROISSANCES DÉMOGRAPHIQUES CHIAVARAISES DEPUIS 1901

	1901	1911	1921	1936	1951	1961
Portofino	951	1 021	1 079	1 030	1 053	1 101
S. Margherita	7 053	7 949	8 500	9 748	10 755	11 787
Rapallo	10 543	11 500	12 537	13 947	15 639	20 606
Zoagli	3 307	3 012	2 827	2 619	2 516	2 554
Chiavari	12 689	13 700	14 504	17 520	20 279	24 603
Lavagna	7 005	7 315	7 868	8 615	9 708	11 064
Sestri	12 038	13 115	14 710	16 237	17 088	19 151
Casarza	2 139	2 237	2 379	2 540	2 726	2 763
Moneglia	2 429	2 442	2 768	2 772	2 736	2 712
Tribogna	1 485	1 123	1 400	951	869	695
Neirone	3 086	2 702	2 682	2 196	1 840	1 449
Moconesi	2 237	2 161	2 230	2 298	2 146	2 174
Cicagna	2 499	2 448	2 346	2 537	2 503	2 436
Favale	1 505	1 227	1 148	1 061	840	670
Lorsica	1 655	1 445	1 307	1 238	1 108	974
Orero	1 680	1 235	1 142	1 042	1 006	886
Coreglia	940	757	658	553	476	403
S. Colombano	4 192	3 398	3 341	3 019	2 710	2 490
Leivi	1 471	1 280	1 176	1 181	1 176	1 108
Carasco	1 720	1 635	1 652	1 757	1 746	1 676
Cogorno	3 256	3 104	3 108	2 752	2 711	2 779
Ne	3 811	3 697	4 026	3 470	3 680	3 290
Castiglione	2 496	2 431	2 271	2 403	2 349	1 957
Mezzanego	2 376	3 697	4 026	3 470	3 680	3 290
Borzonasca	4 595	4 316	3 918	3 922	3 840	3 326
Rezzoaglio	-	-	3 551	3 391	3 155	2 757
S. Stefano	6 217	5 597	2 494	2 307	2 270	2 001

L'évolution est claire. Comme dans le Ponant les vieilles formes agricoles ont été ruinées et il en est résulté un malaise profond. Mais aucun miracle comparable à celui des cultures florales ne s'est épanoui ici et l'élevage laitier est loin d'avoir les mêmes vertus que la maraîchinerie albengaise. La fonction d'accueil elle même n'apparaît que tardivement et garde comme une timidité. Faute de types et de systèmes agricoles révolutionnaires aussi bien qu'en raison d'une exploitation du séjour qui ne brille que sporadiquement et d'une activité proprement commerciale réduite à des marchés sans envergure, les vieilles formes industrielles des tissus et du meuble artisanaux ou des ardoises se maintiennent et les grandes entreprises minières, métallurgiques et navales ont recruté sans peine en dépit de l'énorme émigration.

Il ne s'agit pas pour autant d'une société industrielle. Au début du XIX^{e} siècle, le Chiavarais est un domaine rural et, que leur évolution démographique soit analogue à celle des communes rurales en est la preuve, Chiavari, Rapallo et Sestri ne sont que des bourgades même lorsqu'une d'entre elles se hisse au rang de petite capitale. C'est pourquoi la crise a été si dure et l'exode aussi intense. Sans retour, il n'a pû apporter d'air frais; sans compensation d'immigrants évolués comme les gênois et les savonais de l'Albengais, il n'a pû développer

les cultures maraîchères; prolongé, il a, par le vieillissement de la population, renforcé la tendance à la viscosité, et rendues plus difficile les solutions de rechange même sur le plan agricole. Essentiellement d'agriculture traditionnelle enfin, le Chiavarais ne pouvait prétendre accumuler les capitaux qui lui auraient permis s'il en avait eu le désir, de briser ses vieux cadres artisanaux et de s'engager sur la voie de l'industrialisation pour exploiter ses mineraies, ses sites usiniers, ses possibilités hydrauliques. Tout s'enchaîne, *vieux domaine de paysannerie alourdie par le passé le Chiavarais,* en attendant peut-être un engagement touristique, *continue de chercher dans ses ateliers marginaux ou dans le service des grands établissements implantés depuis l'extérieur le complément indispensable à ce qu'il sait tirer de sa terre.*

II. — LE COMPARTIMENT SPEZIN

Si la part faite à l'industrie dans le Chiavarais revêt une importance supérieure à ce qu'on aurait pû attendre de l'ampleur et du nombre des installations elle est bien plus considérable encore sur la façade maritime spezine. Les communes du golfe d'abord et jusque sur le versant de la Vara et le confluent de la Magra lui consacrent volontiers plus de la moitié de leur force vive : Portovenere, Lerici, S. Stefano, Vezzano, Arcola ressortent des types I_2. Ricco, Follo sont encore I_3. Il faut aller à Bolano et à Ameglia pour voir la proportion d'emplois industriels fléchir, encore ne s'abaisse-t-elle guère au-dessous du tiers de la population active et La Spezia, qui est la ville par excellence, rassemblant la moitié de la population de la province, mobilise encore plus de 45 % de ses travailleurs dans les entreprises industrielles. Sur le littoral occidental, 4 communes sur 7, Riomaggiore, Bonassola, Framura, Deiva placent encore les besognes industrielles en tête. Dans la basse Magra, Castelnuovo et Ortonovo lui font autant de place que Ricco et Follo et Sarzana lui témoigne encore quelque générosité. Il y a ainsi un puissant ensemble central de communes industrialisés qui irradie largement, sans compter celles de la haute et de la moyenne Vara qui approvisionnent en main-d'œuvre le groupe Sestrais.

C'est l'emploi agricole qui fait les frais de cette grosse mobilisation industrielle : sur les 19 comumnes de l'ensemble, pas une de type A_1, une seule A_2 ; nulle part les cultivateurs ne constituent la moitié des actifs, en dehors même de La Spezia ou tombe facilement à des proportions bien faibles : 18, 13, 11 et même 4 % à Lerici.

Les activités tertiaires s'étoffent un peu plus. Après les types I, les types T sont les plus fréquents : 20 % de communes à dominante franchement tertiaire, 15 % de cas où le tertiaire s'associe à l'agriculture, 10 où il vient aussitôt après l'industrie. Nulle part cependant n'apparaissent de ces pourcentages écrasants que l'on rencontrait en Ligurie centrale ou sur les Rivieras. L'agriculture est débile, aucune des fonctions tertiaires ne prend de réelle ampleur et nulle part elles ne s'ajoutent.

1) Timidité des renouveaux agricoles.

Dans la basse Magra sarzanaise ressuscitent des paysages albengais. En arrière d'une maremma qui préfigure déjà le type toscan et qu'on récupère par drainage, les grasses terres de la basse plaine arrosée sur 3 500 ha par le canal lunense ne manquent pas d'exploitations intensives.

Les moutons n'ont pas disparu mais ils sont 1 600 contre plus de 2 200 bovins. Céréales, prairies artificielles, vignes et fruitiers en coltura promiscua occupent 60 % de l'espace défriché mais toujours soignés et fournissant des rendements confortables. Surtout le reste est dévolu aux vergers spécialisés, à l'horticulture et, depuis quelques années, aux fleurs pour lesquelles les serres se multiplient, souvent de taille suffisante pour qu'on y puisse utiliser des machines. Les villages piqués sur les rebords de la conque spezine, Ameglia, Arcola ont encore un caractère d'opulence mais les jardinets de vie mixte se multiplient déjà au milieu d'anciennes olivettes. Dans les Cinque Terre on fait un pas de plus vers les formes traditionnelles : à Riomaggiore, à Manarola, à Corniglia, à Vernazza et à Monterosso les rudes rebords sont toujours découpés en planches d'une invraisemblable étroitesse communiquant par des escaliers de pierre presqu'à pic sur la mer et couvertes de ceps sauvés du phylloxéra tandis que dans une complète absence de labours, l'olivier remonte les raides talwegs des calanques et que les marines s'entourent de jardinets émaillés de figuiers et faisant une belle part aux limons verts.

Le vin doux et fort (Scia che tra) continue d'être avec le raisin de table le grand produit de vente de terroirs qui, de temps immémorial, ont renoncé à la polyculture nourricière. Ce sont toujours les femmes qui travaillent la terre pendant que les hommes naviguent et surtout, désormais, travaillent à l'usine. A mesure que l'on s'écarte des rivages enfin on retombe vite dans le type et les systèmes attardés d'arrière-pays, toujours

domaine de très petites propriétés, fractionnées en parcelles éparses, consacrées aux cultures nourricières de façons rudimentaire ou à de médiocres pâturages. Le plus souvent le vignoble constitue la culture de luxe : ainsi à Zignago dont tous les centres touristiques et tous les marchés ont un petit stock de fiaschi. Les emblavures gardent une importance essentielle. A côté des bovins on élève le porc mais les brebis constituent de gros troupeaux qui descendent à la mauvaise saison jusqu'à Castelnuovo di Magra, à S. Stefano, à Sarzana et aux falaises de Monterosso. Le recours à la forêt et à la cueillette reste de règle. Les bâtiments sont vétustes et parfois délabrés, les chemins plus qu'insuffisants.

Les formes d'agriculture riche sont ainsi limitées. De son côté la pêche ne représente que peu de chose. Nulle part sur nos rivages elle ne prend de réelle importance. Dans la province de Gênes prennent attache plus de 1 300 embarcations affectées à cet emploi mais les chalutiers ne sont pas 75 et ne totalisent pas 2 000 tonneaux et 9 000 HP si bien qu'en 1956 c'est à peine si le produit brut pouvait être estimé à 800 millions de Lires [7]. Dans la province de Savone on descend à 650 embarcations, 8 chalutiers déplaçant 900 tonneaux et équipés de 3 600 HP et 200 millions de Lires. Dans la province d'Imperia on tombe respectivement à 320 bateaux dont 19 chalutiers de quelque 450 tonneaux et 150 millions de Lires pour une campagne honorable. Sur la Côte d'Azur c'est à peine si le port de Nice abrite un chalutier de moins de 20 tonneaux et Cannes, qui détient le record des pêcheurs, n'a que 113 inscrits maritimes. La façade spezine dispose de 735 embarcations déplaçant au total quelque 1 600 tonneaux mais les chalutiers n'y sont que 36, jaugeant à peine ensemble 500 tonneaux. Il est vrai que, des Grazie presque jusqu'à Portovenere, les parcs à moules couvrent plus de 25 ha. Poisson et fruits de mer ne représentaient cependant en 1956 qu'une valeur brute de moins de 450 millions de Lires, plus du double de la production savonaise, le triple de celle du Ponant impérien mais guère plus de la moitié de celle du Gênois et du Chiavarais et les rapports restent sensiblement les mêmes en 1963 si l'on se fonde sur les tonnages.

2) Médiocrité des concurrences tertiaires.

A côté des formes primaires ni l'accueil, ni les fonctions portuaires et urbaines ne témoignent d'une grande vigueur. Sur la côte, sans doute, chaque commune, chaque localité, même les plus modestes des Cinque Terre, s'efforcent-elles d'offrir quelqu'équipement hôtelier, le résultat reste quand même souvent dérisoire. Sans parler même de Vernazza, de Manarola ou de Corniglia, Moneglia, Portovenere, Ameglia, Riomaggiore valent à peine une mention. Les seuls centres qui méritent ainsi d'être retenus demeurent épars; de surcroît il n'en est point qui puisse rivaliser avec ceux du Golfe du Tigullio. La Spezia qui fait figure d'étoile de cette petite constellation n'a pas l'équipement de Chiavari, Lerici et les pensions de S. Terenzo ne réunissent pas plus de chambres ni de lits qu'Albissola Marina. Levanto, qui s'est parée de jardins avec beaucoup de goût, moins qu'Andora, Monterosso moins qu'Arenzano, Sarzana offre... 12 chambres et la grande station de l'intérieur, Varese, est au niveau de Rezzoaglio. Il faut râcler les fonds de tiroirs pour arriver à un total de 3 % de l'équipement hôtelier de notre ensemble [8].

La location non hôtelière ne vaut pas beaucoup mieux. Seules quelques communes sont équipées pour le camping et les meilleures, Deiva et Sarzana (Bocca di Magra) proposent tout juste une dizaine de mille mètres carrés. La résidence secondaire, enfin, se réduit à quelques éclaboussures comme à Levanto qui lui doit une bonne part de son aspect d'oasis dans l'univers pierreux des Cinque Terre.

Ce développement de l'accueil est trop modeste pour entraîner un gonflement commercial de type station et l'attraction de La Spezia est trop forte pour permettre un réel épanouissement des marchés. Le seul qui vaille d'être retenu est Sarzana.

Au carrefour de l'Aurelia et de la nationale 62 qui porte à Parme par Aulla, Pontrémoli et Fornovo di Taro l'agglomération se développe de part et d'autre de la digitation dans les formes caractéristiques d'une bourgade servant de chef-lieu aux villages de la plaine de la Magra et de ses rebords : celui de l'échine qui ferme à l'Est la rade de la Spezia et celui des Alpes Apuanes. Le centre en est constitué par la place du carrefour et les branches routières Nord et Sud-Ouest que bordent des boutiques et quelques bureaux tandis

(7) Pour l'ensemble de la pêche maritime qu'on a rassemblé ici E. Turbati : Il prodotto netto delle activite primarie... in (87) 23, 24, 25, pp. 278 sqq. et les tableaux 12, Naviglio, 13 Produzione, 14 Valore della produzione lorda, 15 Ammontare delle Spese, fournit des données comparables pour les 4 provinces ligures en 1956. Les publications officielles relatives à chacune fournissent parfois des mises à jour. La plus récente est celle de l'Istat : (12) année 1961, dotn les données sont très détaillées (p. ex. la composition de la flotille de pêche par âge). (74) donne année par année les résultats y compris ceux des parcs à mollusques importants dans le golfe de la Spezia, tableau 87. Pour les départements français la meilleure source est l'Inscription Maritime qui communique ses données à l'I.N.S.E.E. En 1962 : 440 pêcheurs dans les Alpes-Maritimes, 940 dans le Var pour un millier dans les Bouches-du-Rhône, (1) I. Population, Emploi, tableau 103.

(8) (19) Appendice, pp. 285-6.

que les rues qui s'en écartent font la meilleure part aux entrepôts aux remises puis conduisent au Nord, aux hôpitaux et aux asiles par lesquels s'opère le passage aux campagnes. Les commerces de détail emploient quelque 700 personnes, les transports 250, les services presqu'une centaine, le commerce de gros un peu moins, la banque et l'assurance une cinquantaine : au total près de 1 200 actifs mobilisés et, si l'on tient compte des emplois administratifs et du personnel domestique ce sont bien 40 % de ses travailleurs qui relèvent du secteur tertiaire [9]. Le rayon de desserte reste pourtant restreint et c'est déjà vers la Spezia que se tournent les villages d'amont de la basse plaine.

Si l'on néglige les quartiers industriels et l'arsenal dont les vastes bâtiments ne sont d'ailleurs que partiellement affectés à l'industrie, deux éléments fonctionnels se juxtaposent dans la ville : au S. et à l'E un port marchand, au N., au-delà des amples jardins de la Passegiata a Mare, une vaste zone urbaine dessinant une sorte de V qui entoure l'échine de Valdellora et où il ne reste plus grand chose du vieux noyau.

Le port constitué de 2 bassins partiellement affectés à la pêche, à la plaisance et surtout aux liaisons avec les îles, par les grands môles et par une dernière série de quais orientaux fait une place essentielle aux installations au service de l'industrie. Il comporte une gare maritime et des docks et silos viennent de l'enrichir mais les magasins charbonniers de la Cokapuania, le môle pétrolier et sa station de pompage tiennent beaucoup de place et toute la portion orientale est en étroits rapports avec la grande zone usinière qu'elle jouxte.

Au milieu des quartiers de résidence, bourgeoise ou, ouvrière la zone urbaine a pour principal élément une grande artère Ouest-Est joignant la ville de l'arsenal et les quartiers orientaux en pleine poussée. C'est cet axe qui constitue le centre avec de vastes bâtiments publics comme l'hôtel des postes, imposant, les banques, les bureaux et une procession de boutiques souvent resplendissantes et parfois sous arcades et galeries. Mais, même dans les portions qui ne doivent rien à la construction récente ni à la construction d'après-guerre, les commerces foisonnent, le plus souvent coquets, presque dans des ruelles comme celle à peine large de 4 mètres où est installée le chargé d'affaires français et la circulation des piétons comme celle des gros autobus témoignent d'une vie d'affaires animée.

Cette morphologie annonce que la Spezia a une fonction de capitale régionale plus que de port de grand trafic. De fait avec un mouvement marchandises d'ampleur comparable à celle de Savone, le port de la Spezia est essentiellement industriel et sa fonction consiste d'abord à approvisionner sa province et à réexporter les produits fabriqués dans le complexe industriel, avant tout en Italie. Sur les 4 354 000 t débarquées en 1962 les hydrocarbures figurent pour 2 668 000, le charbon pour 727 000, les produits ferreux pour 557 000, les bois pour 124 000, les phosphates pour 71 000, les céréales pour 6 700, les fibres textiles pour 4 100 et il reste moins de 196 000 t pour les marchandises en colis. Aux exportations les produits pétroliers viennent en tête avec plus de 1 580 000 t, bithume, charbon et produits métallurgiques totalisent encore 36 000 t, les céréales représentent près de 4 000 t, les marchandises diverses moins de 39 000. Sept pour cent des entrées sont expédiées vers l'Emilie, 8 % vers la Lombardie, 20 % vers la Toscane, 60 % s'arrêtent à la Spezia qui, d'autre part fournit les 9/10 des exportations [10].

D'autre part la Spezia n'est pas davantage que Savone un port d'armement et moins encore un port de lignes régulières et de passagers : en 1958, 10 passagers ont débarqué de navires battant pavillon étranger et 13 de navires italiens tandis qu'on ne relevait pas un seul embarquement. En 1961 les relevés de la capitainerie du port ne mentionnent aucun bunkerage.

Dans ces conditions l'absence d'entreprises important de l'extérieur pour revendre sur le marché national ou même dans le petit rayon de confluence de l'économie provinciale est quasi totale, ainsi que les commerces liés à l'armement. La main-d'œuvre directement attachée au port est restreinte. Les profits du transit et de la manutention sans ampleur [11].

Le marché alimentaire de gros fait par contre impression, la proportion de commerces de détail (1 pour 46 habitants) est très supérieure à la normale italienne (1 pour 66) la manipulation d'effets par les banques est considérable. La Spezia, enfin, est un gros centre de relations : elle monopolise les 4/5 des véhicules de transport de la province, ses transports urbains délivrent en moyenne 22 millions de tickets chaque année depuis 1959, sa gare urbaine a délivré une moyenne de 550 000 titres de transport pour chacune des années 1956, 57 et 58 et près de 730 000 en 1961, sa gare d'autobus est desservie par 4 grandes sociétés : La Brun et Caprini avec 9 lignes permanentes dont 6 débordant la province, notamment jusqu'à Massa et Carrare, et 5 saisonnières ce qui permet en hiver un total de 207 voyages quotidiens et, en été, de 273, la S. A R. S. A. disposant de 14 lignes qui assurent 256 voyages quotidiens, la S.A.S. assurant 64 voyages quotidiens sur 4 lignes,

(9) (20) et (21).

(10) (81) qui donne chaque année le mouvement marchandises des 13 principaux ports italiens; (79) qui donne le mouvement détaillé du port de la Spezia mois par mois avec référence au total de l'année précédente : Porto Mercantile; (74) chap. IX, Porto Mercantile, est le document détaillé le plus commode par sa confrontation de plusieurs années.

(11) (100) p. 20.

la S.I.T.A. assurant 62 voyages sur la ligne de Portovenere, 34 sur la ligne de Varese Ligure avec des itinéraires variés et de nombreuses dérivations, par exemple vers Beverino, Casella, Casale, Suvero, Sassetta di Zignago, Foce di Agneta et Ponte Pignone [12].

La consommation urbaine de légumes à travers le marché n'est cependant supérieure que d'1/5 à celle de Savone dont la population équivaut à peine aux 3/5 de celle de la Spezia (73 000 habitants contre 124 000 en 1962). Le parc automobile de la province spezine est modeste. La proportion de commerces de gros répond tout juste à la moyenne nationale (1 pour 463 habitants) alors qu'elle est nettement plus forte à Savone. Beaucoup d'effets manipulés par les établissements de crédit sont des billets protestés ce qui prouve que bien des commerces font assez mal leurs affaires. La S.I.T.A. a son siège à Savone. La fonction intellectuelle enfin est étriquée. Si la Spezia dispose de deux lycées l'un classique, l'autre scientifique et d'une école normale, le premier ne compte que 24 classes et 53 professeurs, le second 15 et 29, la troisième 16 et 41. Trente six cours d'instruction technique industrielle, 15 commerciaux et 25 artisanaux ne rassemblent que 200 enseignants. Les écoles « del grado preparatorio » sont à peine une trentaine. Les écoles élémentaires se réduisent à moins de 250 classes. L'institut nautique a, en tout et pour tout 20 professeurs et 3 instructeurs. En 1956 toute l'édition s'est bornée à publier 2 ouvrages totalisant 201 pages et 18 périodiques minces. « L'Académie des Sciences Lunigianese G. Capellini » est respectable et anémique. L'office des brevets, les archives, les bibliothèques sont à la même échelle. Au total, et toute proportion gardée, le Spezia ne se rapproche de Savone que lorsqu'on fait intervenir la masse d'emplois administratifs [13]. C'est bien la fonction de régence qui l'emporte et aussi le rôle qui lui est échu dans la défense nationale et qui joua fondamentalement dans l'évolution de la province.

3) L'immigration et les classes industrielles [14].

Comme dans le Chiavarais et dans le Ponant, en fait comme partout ailleurs, la province de la Spezia est affectée de migrations saisonnières au début du XIX[e] siècle en raison de l'insuffisance des ressources de l'économie traditionnelle. En 1848 elle détient avec le Chiavarais le record de la production de maïs mais elle s'assure, et cette fois de façon absolue, le record des céréales pauvres, la vendange y est médiocre en dépit des Cinque Terre et de Zignago, les oliviers, les légumes secs et frais, les pommes de terre et la betterave n'occupent que peu d'espace, les moissons sont aussi peu généreuses qu'à Port Maurice. On compte à peine une proportion de bovins supérieure à celle de San Remo, 1 pour 5 moutons contre 1 pour 2,5 à Port Maurice, 1 pour 3 à Albenga, 1 pour 2 à Savone et à Chiavari, davantage dans le gênois. Sur des propriétés extrêmement exiguës le petit propriétaire, le fermier et le colon partiaire, deux fois plus fréquent que les précédents, qui ne pratiquent que l'assolement biennal n'obtiennent que des rendements modestes : seules les circonscriptions de Savone et de S. Remo ont une rente à l'hectare plus faible. La terre est loin de suffire : dans l'intérieur il faut recourir aux châtaignes dont la province est le second producteur après celle de Savone, sur le littoral à la pêche, encore est-elle de profit limité : seul Monterosso est un vrai centre et le produit dépasse à peine celui des circonscriptions de Port Maurice et de S. Remo. Insuffisante, l'agriculture est mal complétée par l'industrie qui ne suffit pas aux besoins locaux et le trafic qui reste assez loin de celui de Savone : en 1827 les navigateurs sont un peu plus nombreux dans le Spezin, 2 554 contre 2 000, mais l'infériorité est très nette pour les charrois, le commerce de gros et de détail si bien que Savone mobilise un bon tiers d'actifs de plus dans le secteur tertiaire : quelque 6 600 personnes contre 4 800. Dans ces conditions on va louer ses bras à l'extérieur et Pignone, Sestri Godano et Beverino, notamment, alimentent un mouvement saisonnier non sans importance.

La ruine de l'agriculture de subsistance, le déclin du petit trafic maritime, le phylloxéra, la mouche de l'olive, le chancre du châtaignier, la concurrence des agrumes méridionaux et la crise de 1870, aggravent ici encore la situation et une forte émigration se déclanche aussi. Entre 1854 et 1863, 3 347 travailleurs, pour la plupart paysans, se dirigent autant vers l'Amérique latine que vers d'autres états européens, de 1862 à 1869 ils sont encore 2 500 et plus de 4 800 dans la décade suivante.

Cependant le quotient de masculinité n'est déficitaire qu'en 1857 et en 1861 (970 et 932) : au recensement de 1871 il est au contraire très excédentaire (1 115). Dans le même ordre d'idées, en 1881 les mâles de 20 à 29 ans

(12) (74) chap. VI, Transporti e Communicazioni fournit régulièrement le mouvement voyageurs à la gare de la capitale provinciale (tabl. 102), les transports urbains (tabl. 103), les services automobiles (tabl. III), le parc automobile (tabl. 107).

(13) (74) chap. 55, Istruzione e statistiche culturali, consacre régulièrement une quinzaine de pages à l'instruction élémentaire, moyenne, technique et professionnelle, à l'édition, à la presse, aux bibliothèques, à l'académie locale et aux brevets d'invention, tableaux 19 à 47.

(14) (189) est ici encore très précieux pour la démographie du XIX[e] siècle et ses rapports avec l'évolution économique. (164), outre son tableau de la circulation entre littoral et plaine padane, consacre, vol. II, un chapitre à la Spezia au début du XIX[e] siècle qui ne manque pas d'intérêt. Pour la période postérieure à 1900 : (23), pp. 55-56.

sont de 14 % plus nombreux que les femmes de même âge et la pyramide des âges est loin de témoigner du vieillissement qui affecte la population chiavaraise : le pourcentage d'adultes y est supérieur de 4,3 %, les vieillards y sont de 1 % moins nombreux. De même, si l'arrière-pays montagnard se dépeuple à partir de 1857, la zone des collines internes garde ses hommes, 17 975 habitants en 1848, 18 258 en 1901, et les rivages voient leur population plus que doubler : 56 625 habitants et 134 969.

C'est qu'un puissant courant d'immigration alimenté par l'Emilie, la Lombardie et la Toscane s'est déclanché faisant plus que compenser les départs, eux-mêmes faiblissants, dans les trois dernières décades du siècle. Entre 1862 et 1871 le solde migratoire est de 9 532 pour la province et de plus de 11 000 pour les rivages; de 1872 à 1881 on enregistre au contraire un solde déficitaire de près de 3 500 mais dans la décade suivante s'opère une vigoureuse remontée à 9 456 pour l'ensemble et 10 350 pour le littoral. Le déclin intermédiaire n'est qu'un ajustement et l'essor se poursuit après 1881 en s'accélérant : 105 464 présents en 1881, plus de 157 000 vingt ans plus tard

A l'inverse de ce qui avait lieu dans le Chiavarais, l'exode a donc été vite compensé, le dépeuplement s'est mué en croissance accentuée dans la seconde moitié du XIX[e] siècle, et le facteur déterminant en est l'industrialisation ainsi que le montrent le comportement de la Spezia et de Sarzana. Comme partout ailleurs en Ligurie, les communes urbaines ont connu un accroissement naturel supérieur à celui des campagnes : de natalité restreinte celles-là ont plus rapidement réduit leur mortalité en raison des améliorations sanitaires et d'hygiène tandis que celles-ci, au départ caractérisées par une moindre mortalité, ne la réduisaient guère mais restreignaient leurs naissances par misère.

PEUPLEMENT DE LA FAÇADE LITTORALE DE LA PROVINCE DE LA SPEZIA ENTRE 1901 ET 1962

	1901	1911	1921	1936	1951	1961	1962
Ameglia	3 000	3 466	3 917	4 383	3 657	3 740	3 790
Arcola (1)	8 659	10 525	13 421	7 225	8 033	8 093	8 089
Bolano	2 136	2 144	2 277	2 701	3 068	3 131	3 147
Bonassola	1 489	1 475	1 487	1 548	1 608	1 429	1 407
Castelnuovo	3 825	4 098	4 516	4 770	5 531	5 842	5 885
Deiva	1 183	1 187	1 696	1 475	1 449	1 481	1 468
Follo	3 398	3 448	3 586	3 611	3 812	3 430	3 368
Framura	1 193	1 236	1 383	1 282	1 216	1 042	1 020
Lerici	9 326	9 858	10 508	11 448	13 243	13 563	13 556
Levanto	4 874	5 164	5 525	5 968	6 152	6 257	6 277
Monterosso	2 052	1 849	2 062	1 991	2 071	2 010	1 999
Ortonovo	3 074	3 637	3 891	4 349	4 746	5 212	5 246
Portovenere	5 754	5 624	6 028	5 592	6 057	5 335	5 305
Ricco	2 696	2 788	2 908	3 315	3 455	3 046	3 001
Riomaggiore	3 463	3 332	3 572	3 355	3 239	3 066	3 000
S. Stefano	2 706	3 081	3 677	4 402	5 211	5 908	6 011
Sarzana	11 850	12 533	13 289	13 492	16 101	16 986	17 007
Spezia	66 283	68 803	89 169	106 119	111 849	121 923	124 310
Vernazza	2 105	2 041	2 286	2 280	2 305	2 014	1 960
Vezzano	5 489	6 297	8 172	5 070	6 009	5 981	5 953
Source = censimenti							

(1) une partie détachée en 1928 : passée à la Spezia (7 254).

La différence d'évolution ne saurait expliquer la croissance extraordinaire de la Spezia qui double entre 1861 et 1871, s'accroît de près d'1/3 dans la décade suivante et double de nouveau dans les 20 dernières années du siècle pour se trouver plus que quintuplée en 40 ans. Ce peuplement spectaculaire relève d'un afflux massif qui coïncide avec l'installation des premiers grands établissements industriels et procède de leurs offres d'emploi. Le solde migratoire qui se tenait précédemment au niveau de 4 à 500 bondit à 10 663 entre 1862 et 1871 (taux annuel moyen 55 $^{0}/_{00}$), se maintient au-dessus de 3 500 dans la période de 1872-81, remonte à 10 869 dans les 10 ans qui suivent. Or, ce n'est pas le secteur tertiaire qui aspire beaucoup : le nombre de navigateurs double entre 1827 et 1881 mais il semble bien qu'à cette dernière date beaucoup s'embauchent

dans d'autres ports. Les transports par terre emploient moins de monde, l'assurance et le crédit ne mobilisent pas 525 personnes. Mais en 1860 s'installe la Pertusola dans sa première forme, en 1869 entre définitivement en activité l'arsenal, dont la construction est amorcée depuis des années et qui mobilisera le quart de la population active de la ville en 1890, et en 1887 le Continental Lead and Iron inaugure ses ateliers de construction de machines à vapeur marines. Le cas de Sarzena fournit la contre-épreuve. Précédant la mise au service de l'arsenal, des mines se sont attaquées aux manganèses de Framura, d'Arcola, de Pignone et au lignite mais avec des succès limités et tardifs. Or les soldes sarzanais sont, à partir de 1862 et par décades, de — 135, — 476, + 202; la population du petit marché a d'abord subi le vertige des ateliers spezins puis s'est gonflée avec son petit essor industriel et à proportion.

Après 1901 quature cas s'individualisent. La Spezia continue de croître, tout spécialement pendant la grande guerre et la préparation de la guerre mondiale tandis que s'y manifeste un ralentissement au dernier retour de la paix; preuves de l'importance des uisnes d'armement. A l'exception des plus éloignées et de celles qu'affecte la mise en sommeil et le déclassement de l'arsenal, Portovenere, Follo, Ricco, dont les ouvriers se transfèrent en ville ou passent à d'autres emplois et ailleurs, toutes les communes enveloppant les grandes surfaces industrielles de la chaîne urbaine orientale se développent sans interruption : Ameglia, Arcola dont la chute de 1931-36 s'explique par la perte d'une partie de son territoire, Lerici. Dans le groupe de la Magra, Vezzano, déjà dans l'orbite lointaine de la Spezia, voit sa croissance s'interrompre comme Follo mais Bolano, S. Stefano, Sarzana, Castelnuovo et Ortonovo sont en essor continu et certes pas seulement en fonction du progrès agricole. Sur les rivages occidentaux, enfin, seules échappent à un déclin qui traduit à la fois la crise de l'arsenal et de la reconversion des industries de guerre ainsi qu'un exode consécutif dirigé surtout vers Gênes, la septentrionale Deiva déjà liée au groupe sestrais et la touristique Levanto.

Ce n'est donc que dans de rares cas et pour une part seulement que l'agriculture, modernisée, et le port retiennent ou attirent la main-d'œuvre. L'accueil n'aspire aussi que faiblement. Shelley et Byron ont pû hanter Lerici c'est quand même l'usine qui y absorbe le plus de bras et le plus clair de la clientèle des petites stations qui s'efforcent d'éclore est fait d'anciens occupants de la Wehrmacht hitlérienne [15]. Le domaine spezin constitue ainsi un cas bien différent de celui du Chiavarais. Très faible l'industrie traditionnelle y a complètement disparu et *c'est la grande industrie qui est venue apporter ses ressources au moment même où s'effondrait l'édifice économique si rudimentaire du passé. La paysannerie désarçonnée s'y est précipitée,* même de loin, et la montagne, les reliefs sublittoraux, à leur tour, continuent de la fournir : c'est vers elle, quitte à franchir les frontières provinciales, que Carro et Carrodano dirigent la moitié de la population qu'elles ont perdue depuis 60 ans. Mais c'est surtout vers l'industrie spezine que s'opère le glissement qui s'accélèrent comme le montrent les exemples de Borghetto-Vars, de Calice ou de Pignone. Et le milieu qui s'est constitué semble d'un degré plus industriel que celui de Chiavari ou de Sestri. Sans doute comme dans le Chiavarais et aussi dans les Bormida l'initiative et le capital des grandes entreprises sont-ils venus de l'extérieur; il y a quand même un noyau de petits ateliers et un gros troupeau de familles désormais de tradition ouvrière gravitant autour de l'arsenal ainsi que des unités de bonne taille qui lui font escorte et que, pour les mêmes raisons, on retrouve dans le secteur varois.

III. — LES DOMAINES VAROIS

Dans les pays varois la part faite à l'emploi industriel ne prend guère d'importance que dans 3 cas. Autour de Toulon et plus exactement encore de la Seyne : au Revest et à Belgentier, dont plus de la moitié des actifs sont mobilisés dans l'industrie, à Six Fours, Ollioules, la Valette, la Garde et Soliès Toucas où ils sont toujours plus du tiers. Autour de Brignoles ensuite où Mazaugues et Vins comptent de la moitié à 2/3 d'ouvriers, à Tourves, au Val et à Cabasse qui en comptent plus de 36 %. Dans quelques centres isolés enfin : Sainte-Maxime, Cavalaire, Saint-Tropez, le Rayol Canadel où la proportion atteint parfois 35 %, Vidauban, le Muy, le Puget-sur-Argens où l'on peut approcher de 40 %, Fréjus et Saint-Raphaël où l'on n'atteint pas 30 %.

Partout ailleurs l'agriculture ou le secteur tertiaire s'assurent une forte supériorité. De Bras à Saint-Paul-en-Forêt, Fayence, Callian et Tanneron, se développe une longue bande où dominent de façon écrasante les types A_1, émaillée de types T_2, comme à Draguignan et Trans, ou TA_2, comme à Saint-Maximin. Les tâches industrialisés de Toulon et de Brignoles sont séparées par une vaste plage où domine aussi inexorablement l'agriculture à peine teintée d'activité tertiaire à Carnoules et à Pignans. De la Garde-Freinet au Plan-de-la-Tour et de la Mole au Cannet Maure, le massif mauresque et sa ceinture permienne ne comptent que des types

(15) C'est pourquoi les revues touristiques spezines sont bilingues, Riviera Spezina p. ex.

A_1 et A_2. Sur les rivages enfin, Sanary, Six Fours et Toulon sont T_2 ou T_i tandis que l'effectif tertiaire joue encore un rôle important dans les enveloppes toulonnaises et, à partir de Carqueiranne, la Côte Varoise fait alternativement la meilleure part aux activités tertiaires (le Lavandou, le Rayol-Canadel, la Croix-Valmer) et à l'agriculture (Gassin, Ramatuelle, Cogolin, Grimaud, Roquebrune) où les associe intimement (Hyères, la Londe, Bormes, Carqueiranne).

Bien plus, même dans les groupes ou les communes isolées les plus industrialisées, les secteurs tertiaire et agricole gardent de l'importance. 40 % d'emplois tertiaires à la Seyne, 43 à la Valette, 39 à Ollioules, 43 encore à Brignoles, 58 à Saint-Tropez, 52 à Sainte-Maxime, 52 à Cavalaire. Et de même, 45 % de cultivateurs à Tourves, 34 au Muy encore pour s'en tenir à quelques exemples. L'agriculture cependent n'est brillante que dans un petit nombre de cas, l'accueil reste d'ampleur limitée, le commerce étriqué.

1) Les triomphes partiels de l'agriculture.

Au cours des dix dernières années le Var a offert en moyenne des récoltes d'une soixantaine de mille quintaux de blé, de 250 000 quintaux de pomme de terre, de 60 000 quintaux de raisin de table, de 1 250 000 hectolitres de vin, pour une bonne part de qualité supérieure sinon d'appellation contrôlée, de 400 000 quintaux d'abricots, de 23 000 quintaux de cerises, de 20 000 quintaux de pêches, de 4 000 quintaux de tomates, de 8 000 quintaux d'asperges, de 50 000 quintaux de melons pour se borner à quelques cas. Il disposait dans le même temps de quelque 5 à 6 000 bovins, d'autant de chèvres et de chevaux, d'une vingtaine de mille porcs et de près de 150 000 moutons. Ce sont des résultats fort honorables pour notre domaine (16).

Le revenu moyen de ses 25 000 exploitations d'une ampleur ordinaire de 1 à 5 hectares n'était nulle part inférieur à 400 000 frs en 1957 ce qui, compte tenu des modalités des déclarations fiscales paysannes, n'est nullement désastreux (17). Les productions de type lourd c'est-à-dire de faible prix unitaire, ou attardé et traditionnel sont largement compensés par les productions commerciales et le département bénéficie assurément d'une balance agricole positive. A côté des fortes proportions de terres consacrées à la vigne (11,5 %), 7 % restent dévolues aux labours, 9 à la prairie, 3 aux vergers, 1,5 aux jardins et cette variété paraît le signe que l'agriculture varoise reste solidement assise (18).

Encore faudrait-il que cette diversité et ces compensations se répartissent également sur toute l'étendus du secteur varois, ce qui n'est pas le cas. On sait d'ailleurs le rôle de la propriété foraine et que dans un domaine de polyculture à fond viticole les coopératives ne sont pas sans favoriser certains engourdissements (17).

Outre la montagne, domaine de la polyculture et de l'élevage traditionnels, quatre régions d'agriculture se partagent le secteur varois : la région des enveloppes calcaires, celles des Maures et de l'Estérel qui englobe aussi le seuil médian de la dépression permienne, celle du bas Argens et celle de Toulon (19).

Les *bassins de la provence varoise* conservent des oliviers : 10 % des terroirs leur restent dévolus et les coopératives oléicoles du rebord alpin n'ont pas perdu toute activité, notamment autour de Salernes et de Fayence. Emblavures et prairies artificielles forment de bonnes plaques. Chaque village a ses jardins maraîchers. Mais les vergers sont rares : c'est à peine s'ils couvrent 2 % des terroirs. Tout cela est d'un faible rapport : 1,7 % du revenu pour les céréales, 1,6 pour le fourrage, 1,2 pour les fruits, 3,2 pour l'horticulture. La grosse affaire c'est le vignoble. Couvrant 34 % de l'étendue des exploitations, remplaçant l'aramon par les hybrides et les ugni, ne laissant pas les ceps dépasser 23 ans, de façons soignées, de mécanisation honnête, il fournit avec l'aide de coopératives qui manipulent les 4/5e de la vendange, d'excellents vins représentant 70 à 80 % du revenu paysan. C'est au vignoble que le secteur doit de faire vivre 12 à 20 personnes au km². On note cependant 30 % d'agriculteurs exerçant une activité complémentaire.

Plus encore que dans les bassins de la région précédente, la vigne règne dans *les Maures*. Les oliviers sont réduits à guère plus de 1 % des terroirs. Céréales, vergers et jardins sont négligeables. Sur des exploitations plus vastes, la proportion de ceps de valeur est plus considérable, la mécanisation plus développée. Les pieds sont un peu plus âgés, la production plus faible mais les vins de qualité l'emportent et les revenus sont nettement supérieurs tandis que le recours aux activités complémentaires faiblit.

(16) (1) 2, Agriculture, 22 Principales productions agricoles, tableaux 220, 223, 224, 23. Pour chaque année.

(17) (257) pp : 386, 389, 394. On en retiendra également les pertinentes mises au point sur Ollioules, p. 404 sqq. et la région fruitière de Solliès p. 406-7 ainsi que la bibliographie notamment pour les bassins varois et l'évolution de l'oléiculture (Nicod : R.G.A. 1956 p. 247).

(18) (1) 2, Agriculture, tableau 20 pour chaque édition, établi d'après la statistique agricole.

(19) Pour tout ce qui suit on a utilisé la statistique agricole, les documents de l'I.N.S.E.E. et l'enquête sur le vignoble varois conduite par cet organisme en 1955 publiée in Etudes et Conjoncture n° de décembre 1955. Les cadres de la Montagne de Haute Provence, des coteaux et du Littoral de Provence n'ont pas paru devoir être retenus. Notations suggestives et bases solides in (157) et (71).

Dans les *plaines alluviales* par lesquelles la dépression permienne s'ouvre à l'Est sur la mer comme dans le pays toulonnais, plus coupé, reparaissent quelques traits des enveloppes calcaires : le vignoble qui couvre 55 % de l'étendue cultivée continue de former le fond de tableau, l'olivier couvre encore 2 % des terres, les labours 1,2 et la prairie et les cultures fourragères 1,3. Mais, tandis que le bois se rétrécit, ainsi que les incultes et que la superficie moyenne des exploitations tombe à 4 hectares, les fruitiers cultivés en plein ont colonisé près de 2 % des champs et les cultures maraîchères près de 8. Les eaux du Gapeau, des Dardennes, de la Reppe, du Malpasset, les pompages, font éclore des vergers et des « hortes ». Autour de Solliès, des centaines d'hectares de prés sont complantés de fruitiers où le cerisier recule en raison du coût de cueillette. Dans la plaine d'Hyères et la banlieue de Toulon, des lopins de poche font alterner plate-bandes de fleurs et carrés de légumes. D'Ollioules à Six Fours, triomphent l'œillet, l'anémone et la renoncule ainsi que les bulbes. Aussi si la vigne continue de fournir quelque 70 % du revenu, les fruits y participent pour 6 et les cultures de jardin pour plus de 22 contre 0,6 aux cultures fourragères et 0,5 aux céréales. Les domaines de vergers comptent les plus fortes proportions de salariés et de tracteurs. Les terroirs horticoles et floraux font vivre plus de 40 personnes à l'hectare : deux à trois fois plus que les pays calcaires, cinq à six fois plus que les massifs anciens.

On touche ici à la véritable richesse mais il s'agit de domaines restreints et ce n'est pas au producteur que va l'essentiel du profit que procurent les grosses expéditions à l'extérieur.

2) Les limites de la fonction d'accueil.

On a dit le charme, généralement plus naturel que celui de la Côte d'Azur, des stations d'accueil de la Côte Varoise et leur développement [20]. De fait, elle compte une grosse trentaine de centres et elle est mieux outillée que nombre de secteurs riverains italiens. Aucun toutefois ne prend de très forte ampleur et les formes d'équipement sont inégalement développées.

La location non hôtelière qui représente plus de 60 % de la capacité réceptive est sérieuse, le camping aussi. Sans doute n'y a-t-il qu'un groupe toulonnais restreint qui n'équivaut qu'à 1,10 % de ce que nos rivages consacrent aux campeurs. Sans doute aussi existe-t-il ainsi des lacunes. Mais les grappes l'emportent de loin et elles portent les plus gros grains. Hyères dispose de plus de 5 % de la totalité de la surface de camping globale. Cavalaire, La Croix Valmer, Gassin, Cogolin, Grimaud, s'ajoutent à Saint-Tropez, Ste-Maxime et Beauvallon pour constituer un puissant groupe de surfaces équivalant à plus de 10 % de notre total.

Autour de Saint-Aygulf s'en agglomèrent d'autres, au Val d'Esquières, à Fréjus, à Saint-Raphaël et à Boulouris, qui représentent de nouveau plus de 10 % du total. Agay, le Drammont et Anthéor offrent ensemble près de 5 %. Au total plus de 26 % de ce que proposent nos rivages; la côte varoise est, de loin, le plus riche secteur de camping.

Sur le plan hôtelier c'est moins bien : non seulement apparaissent des lacunes, mais encore entre les solutions de continuité les capacités sont restreintes et les catégories supérieures mal représentées. Toulon constitue le plus gros centre avec plus de 2 % du total des chambres de notre domaine et autour de lui gravitent Sanary, la plage de Six Fours, le Brusc, Fabrégas, les Sablettes, Tamaris, et la Garonne, plage du Pradet; c'est à peine pourtant si le total du groupe représente plus de 2,60 %. Rassemblant autour du centre principal, Carqueiranne, Giens, Porquerolles, Port Cros et l'Ile du Levant, le groupe d'Hyères est bien moins étoffé : 1,04 % de l'équipement total. Bormes, Le Lavandou, Aiguebelle, Cavallière, Le Canadel-Rayol, Cavalaire et La Croix Valmer ne totalisent pas 2 %. De Ramatuelle aux Issambres, en passant par Saint-Tropez, Beauvallon, le groupe de Sainte-Maxime ne rassemble guère plus de 1,50 % de la capacité totale. En dépit de son centre, non négligeable pourtant, le dernier groupe, celui de Saint-Raphaël-Valescure, bien déclinant, de part et d'autre duquel s'étirent Saint-Aygulf, Fréjus, Boulouris, Agay et Anthéor approche seulement de 2 %.

Il en va de même pour la résidence. Celle de la Côte d'Azur s'y prolonge mais en s'affaiblissant et pour prendre, dans le secteur toulonnais, l'allure du cabanon marseillais ou tout au moins des formes frustes. De la Napoule au Drammont les surfaces occupées sont au total minimes et en semis; pourtant c'est à peu près chaque conque, chaque pente praticable qui est garnie. De Boulouris à Ramatuelle l'ampleur est encore supérieure, les noyaux plus étoffés : celui de Saint Raphaël qui se poursuit depuis la plage de Fréjus jusqu'à Boulouris et à Valescure, même jusqu'aux premiers lacets de l'ancienne route de l'Esterel est considérable. Avec Saint-Aygulf, la calanque des Issambres, où s'est édifié un village de résidence secondaire de style provençal pour lequel il existe un service collectif d'entretien des jardins, San Peire, la Garonnette, la Nartelle, Sainte-Maxime, Guere Vieille, Beauvallon, Grimaud, Cogolin, et Gassin pour leurs vieilles maisons qui subissent le sort de celles des remparts d'Antibes, Saint-Tropez, Ramatuelle s'affirment encore autant de centres impor-

(20) (237); (154) deuxième partie, *La zone méditerranéenne*, chap. I, III, IV et V, p. 179, la zone de Toulon, la zone de Cassis.

tants. De la Croix Valmer à Hyères par contre, les surfaces s'amenuisent et s'espacent : les seuls centres vraiment valables sont celui du Lavandou et celui d'Hyères qui se morcelle d'ailleurs en quatre tâches essentielles : l'une autour de la ville, notamment le long de la route conduisant au terrain de golf, dans le quartier de Chateaubriand, les trois autres campées au long des plages : à la Capte, au Nord de l'hippodrome, à la plage du Ceinturon. Enfin, au-delà d'Hyères, Giens, et les petites plages toulonnaises, jusqu'au Bruse et Six Fours, sont tout au bas de l'échelle.

A ce bas niveau littoral répond une extrême faiblesse intérieure. Dans le Massif des Maures deux localités seulement disposent d'un équipement hôtelier qui mérite d'être signalé : La Garde Freynet, Collobrières. Encore la valeur la plus élevée est-elle fort mince. Avec onze localités et, pour la mieux partagée, Vidauban, une valeur triple de celle de Grimaud (0,06 %) la dépression permienne paraît un peu mieux lotie. Mais La Valette, La Garde, Solliès Pont, Pierrefeu, Le Luc et le Cannet, Les Arcs, Fayence même, ne disposent souvent que d'une capacité inférieure à celle de Grimaud tandis que La Farlède ne représente pas un centième du total. Aussi, tout compté, la dépression permienne ne participe-t-elle guère que pour 0,30 %.

C'est le sextuple de ce qu'offrait l'intérieur des Maures mais c'est encore bien peu pour ce long et ample couloir où, finalement le meilleur se réduit aux étapes de la nationale 7 et à leurs « hostelleries ». Quant aux enveloppes calcaires, Draguignan et La Sainte-Baume, y comptent seuls et dans des positions déjà bien marginales.

3) La débilité du commerce [21].

Ces développements touristiques et de la villégiature suffisent pour gonfler l'équipement commercial des stations. Saint-Raphaël est largement pourvue d'agences immobilières, d'antiquaires, d'architectes, de bijouteries de services médicaux et de transporteurs parmi lesquels les loueurs de voitures ou d'autocars et les taxis sont plus qu'honorablement représentés. A Sainte-Maxime : 7 agences immobilières, 5 assureurs, 2 avocats, plusieurs boutiques de souvenirs, bazars, blanchisseries, une confortable série de dépôts d'eaux minérales et de boissons gazeuses, d'horlogeries-bijouteries, papeteries et dépôts de journaux, parfumeries, photographes, marchands d'articles de voyage, trois médecins, 2 pharmaciens pour moins de 3 000 habitants.

De son côté la spécialisation agricole multiplie les intermédiaires et maintient des marchés. A Ollioules, en dépit de 24 épiceries, l'équipement en commerces alimentaires, coiffeurs et cinémas est sans excès pour les 5 500 habitants de la commune. Par contre l'analyse relève 25 marchands de fleurs naturelles dont 7 grossistes avec 6 installations de plus de 10 employés, 3 commissionnaires en produits agricoles — il faut entendre fruits et primeurs — utilisant chacun plus de 20 personnes et 7 transporteurs dont 1, spécialisé dans les voyageurs, dirige plus de 20 employés. Et c'est essentiellement pour le commerce des fleurs, des fruits et des légumes que travaillent la succursale du Comptoir d'Escompte et les 4 autres guichets bancaires. La Crau dispose de 8 expéditeurs de fruits et légumes, de 5 grossistes en vins, de 3 comptoirs bancaires et de 5 transporteurs. A la Garde le nombre d'expéditeurs de fruits et primeurs tombe à 2 mais les grossistes en vins sont encore 5 et l'un d'entr'eux emploie plus de 10 personnes. A Carqueiranne, pas de grossiste en vins mais 4 expéditeurs de produits maraîchers et 4 transporteurs pour guère plus de 2 000 habitants. Pour moins de 3 000 habitants, Solliès Pont à son percepteur et son abattoir comme Cuers auquel il ne le cède en rien pour l'appareil courant; il y ajoute des assureurs, 4 banques, des comptables de profession, 7 importateurs en fruits et primeurs dont un mobilisant plus de 20 employés, 13 laitiers, 6 transporteurs et 5 représentants de commerce, tandis que ses médecins s'élèvent au même nombre.

Draguignan qui dessert jusqu'aux marges bas-alpines a, en outre, ranimé sa petite fonction de capitale locale avec sa préfecture, ses tribunaux, ses bureaux des poids et mesures, des ponts-et-chaussées, de bienfaisance, ses archives, sa bibliothèque, sa bourse et son office du travail, ses avocats et ses avoués. Aussi y comptent-on 8 affaires commerciales employant plus de 10 personnes, plus de 1 200 emplois commerciaux, presqu'autant dans les services, davantage dans les administration, près de 200 dans les transports. La série se poursuit avec Brignoles réputée ancien carrefour romain et qui eut son heure à l'époque des huiles d'olives. Dans une gamme à peu près complète qui va des agences immobilières aux coiffeurs proliférants en passant par 4 comptoirs bancaires, une maison d'alimentation, une droguerie, un magasin de commerces multiples — succursale des Dames de France — et une entreprise de transports y emploient plus de 20 personnes, de sorte que 480 personnes s'emploient dans les commerces divers, plus de 250 dans les services, 225 encore dans les administrations et les services publics et près de 80 dans les transports; au total, plus de 1 000 actifs mobilisés dans le commerce sur un total de 2 400. Saint-Maximin et même Le Luc, Vidauban et le Muy ont leurs banques, leurs solides entreprises de transport.

(21) Pour les entreprises et installations commerciales, fichier I.N.S.E.E. et enquête.

En troisième lieu, accueil et marché se juxtaposent ainsi à Fréjus qui essaime et surtout à Hyères dont les 2/5e de la population se disséminent hors du chef-lieu communal. Les agences immobilières y sont 11, les antiquaires 8, les architectes 6, les loueurs de voitures 4, les médecins 30, les pharmaciens 12. On y dénombre 83 établissements vivant du commerce des fruits et primeurs et de leur expédition, 8 du trafic des fleurs, 9 de celui des graines, 5 grossistes en pommes de terre, un gros comptoir agricole — le comptoir agricole Philip — et 4 distributeurs de tourteaux, 5 marchands de bestiaux et 30 transports de marchandises dont les « Messageries de la Côte des Maures » et la « Société de Groupement Aérien Bleu Hyérois » tandis que 21 entreprises de transports de voyageurs desservent des lignes régulières pendant toute l'année et que les 8 guichets de banque comme les 10 bijouteries-horlogeries et les 9 bazars sont pour une large part au service des campagnes périphériques. A la gare s'est installée une recette auxiliaire des douanes et, à côté de tant d'établissements climatiques recevant des hôtes d'origine lointaine comme les établissements des hôspices civils de Lyon pour les enfants scrofuleux, Hyères dispose d'un hôspice des vieillards de 70 lits et un hôpital mixte de 450, à quoi s'ajoutent maint autre organe administratif, comme un lycée annexe.

Toulon et la Seyne enfin sont de vraies villes. S'il est plus vrai que jamais que le plan actuel de Toulon reflète toute son histoire comme l'écrivait Demangeon, ses quartiers révèlent ses fonctions tertiaires. Le port marchand continue d'étouffer dans un coin au Nord Est de la rade avec trop peu de quais, des profondeurs insuffisantes obligeant à des allègements sur chaland et un trafic modeste. Pourtant à côté de minimes entrées de bois et de liège, de matériaux de construction et de « divers », il reçoit des ferrailles et surtout un tonnage d'hydrocarbures qu'on ne saurait entièrement négliger. De même bien des rubriques sont absentes aux sorties et d'autres méritent à peine une mention mais les bauxites ne peuvent être oubliées encore que le volume en ait décru. Il s'agit au total de plus de 400 000 tonnes : moins de la moitié du trafic de Port Saint-Louis du Rhône, le neuvième seulement du tonnage sètois, mais nettement plus qu'à Nice, à Bastia, à Ajaccio et à Port-Vendres, presqu'autant qu'à la Nouvelle [22]. Les gares ne sont pas sans importance. A côté de la D.C.A.N. et de ses ateliers, les manutentions parcs et bâtiments de l'intendance occupent de vastes surfaces ainsi que les entrepôts civils. L'habitation ouvrière et la résidence s'étalent, s'insinuent sur plus de 4 km, dans la vallée des Moulins et des Dardennes, assaillent les pentes de la complexe structure perchée du Faron et se répandent à travers la campagne jusqu'à la Valette, Sainte-Musse et le Cap Brun. Surtout le boulevard de Strasbourg est par ses magasins et ses établissements distractifs, une artère à la fois bien munie d'installations commerciales et bien achalandée, tandis que la place centrale, avec la préfecture maritime d'un côté et, de l'autre, son Prisunic est significative. La fonction commerciale a sans doute grandi à l'ombre de la fonction militaire; elle a certainement pris de l'ampleur; Toulon est animée aussi par la nécessité de desservir une population de près de 162 000 habitants et joue le rôle de marché et de capitale administrative pour tout le Sud-Ouest du département dans un rayon autrement vaste que celui de Draguignan.

A côté de ceux de l'armée de mer et même de terre, sur lesquels il est superflu de s'attarder, les services de l'administration civile sont eux-mêmes très étoffés qu'il s'agisse de l'enseignement où le lycée de garçons a longtemps disposé d'annexes semées jusqu'à Boulouris, des finances, de la justice et de la police, de la santé publique, du travail avec une bourse et la direction départementale de la main-d'œuvre, des travaux publics, de la production industrielle ou des services communaux dont l'ensemble mobilise plus de 10 000 personnes. Pour s'en tenir aux principaux, on relève trois établissements commerciaux importants de produits agricoles, dont un, employant plus de 50 personnes, 21 d'alimentation dont 9 employant plus de 20 personnes, 2 de combustibles, 17 de ventes de produits métalliques ou mécaniques, 7 de matériaux de construction, autant de droguerie, pharmacie et parfumerie, 3 librairies-papeteries, 15 magasins d'habillement, 5 de blanchisserie-teinturerie, 3 grands magasins de commerce multiple emploient en permanence plus de 100 personnes chacun. Parmi les comptoirs de banque, 4 de plus de 11 employés, 3 de plus de 20, 1 de plus de 50. Une entreprise de soins esthétiques de plus de 20 employés. Une entreprise de publicité de plus de 20 aussi, 13 établissements distractifs de plus de 10 employés, 1 de plus de 20 et 1 de plus de 100 : l'opéra. Enfin, si la petite gare des Chemins de Fer Provence n'emploie pas 20 travailleurs les effectifs de la S.N.C.F. sont gros, 4 autres entreprises de transport en retiennent plus de 10, 8 en mobilisent plus de 20, 2 plus de 50, 1 plus de 100 et 2 plus de 200... Les services ne sont pas moins bien représentés et on aboutit à un total de quelque 28 000 actifs occupés dans le secteur tertiaire sans tenir compte des petits métiers et des activités clandesines échappant à tout contrôle : plus de la moitié de ce qui est recensé à Nice !

Dès la première approche, La Seyne se caractérise par la rareté des bâtiments administratifs et l'absence de résidence qu'il faut aller chercher à Saint-Mandrier qui fut jusqu'à une date toute proche partie de la vaste commune. Peu de commerces de luxe ou même élégants. Mais, autour d'un petit centre, le développement en

(22) (1) 4, Transports, tableaux 42 : autres ports de la région (que Marseille), 420 : mouvement général, 421 : mouvement des principales marchandises.

Y d'habitations ouvrières avec liaison à haute fréquence avec Toulon et la multiplication d'entrepôts et d'entreprises liées à l'activité maritime. Aussi l'enseignement y est-il développé avec un établissement du second degré à côté de l'office de la main-d'œuvre, beaucoup de commerces alimentaires à côté d'un marché quotidien, 1 seul notaire mais 8 pharmaciens et 13 médecins, 13 grossistes en vins et 20 représentants de commerces, 5 banques. Bien mieux, les implantations revêtant une certaine importance sont loin de faire défaut. Pour la vente de produits métalliques on en compte 2 de plus de 10 employés et 2 autres de plus de 20. Pour les combustibles, 1 de plus de 50. Le Prisunic emploie plus de 20 personnes. Les transports urbains en mobilisent plus de 100 et il en va de même d'une coopérative d'alimentation.

En dehors de Toulon et du littoral cependant, les développements des marchés paraissent modestes dès qu'on se penche sur leur rayon d'action : ils ne sont nombreux que parce qu'il cessent d'agir à brève distance et l'on sait que pour d'importantes transactions Nice développe le sien sur tout l'E. du département du Var. D'autre part ces gonflements sont contrebalancés par de sérieuses pénuries. Dans les Maures voici La Môle avec en tout et pour tout un boulanger épicier, un café, un marchand de bois et un autre de châtaignes. Dans les bassins de la zone sédimentaire, voici Tourtour avec 1 boucher, 2 boulangers, 2 épiciers, 1 coiffeur et 1 commissionnaire en marchandises et Mazaugues qui n'a qu'un épicier et un débit de tabac de plus. On pourrait en dire autant de la plupart des communes : du Castellet à Bargemon et de Montfort au Plan de la Tour. Station touristique, le Rayol-Canadel n'atteint pas lui-même à la dizaine d'entreprises même en comptant un élevage de chiens. Enfin il n'y a guère de commerce indépendant et dépassant la desserte immédiate et l'on se trouve finalement ramené pour l'essentiel des facteurs du développement commercial à l'agriculture, à l'accueil, à la défense nationale sans compter la pression des bataillons industriels de Toulon, de la Seyne et de Brignoles.

4) La trame paysanne.

On a ainsi le sentiment que le Var reste profondément paysan mais ce n'est pas toujours de son plein gré. L'évolution du peuplement en fournit la preuve tangible. Les calculs de l'I.N.S.E.E. font apparaître un puissant gonflement du littoral en même temps qu'un appauvrissement de l'intérieur depuis un siècle. Pour un indice 100 en 1876 la montagne tombe progressivement à 40, les Côteaux de Provence à moins de 69, les Maures-Estérel se gonflent à plus de 119, le littoral de Provence à plus de 190 en 1954. En fait, les découpages sont d'un inacceptable arbitraire. Si l'on excepte les communes fruitières et horticoles toutes les communes vraiment paysannes tendent à se vider, au cours des 100 années à cheval sur 1900 et leur population vieillit de façon impressionnante [23]. Dans l'intérieur des Maures la Garde Freynet offre 178 jeunes contre 219 vieillards de plus de 65 ans, les Mayons 46 contre 51, Collobrières 177 contre 198. Dans les enveloppes calcaires de l'intervalle Toulon-Brignoles : 3 et 4 à Riboux, exangue, 161 et 171 à Besse, 34 et 40 à Forcalqueiret, 103 et 130 à la Roquebrussanne, 97 et 101 à Rougiers. Au contact des Alpes-Maritimes : 108 et 150 à Callian, 222 et 233 à Fayence, 125 et 163 à Tanneron, un moment animé par les chantiers de l'Autoroute de la Côte d'Azur. En plein domaine vigneron : 354 contre 367 à Salernes et 32 contre 44 à Tourtour, sans compter Villecroze qui est pire [23].

La vérité c'est qu'on part ici d'une économie traditionnelle fort prospère dont l'avance agricole a permis certaines spécialisations mais limitées et dont les prospérités sont inégalement durables sans jamais offrir une très forte masse d'emplois.

Dans ses façons, ses systèmes, ses équipements, d'irrigation notamment, le Var manifestait une supériorité certaine sur la plupart des autres rivages de notre domaine. Les anciennes statistiques, comme celle de Noyon, ne laissent aucun doute à ce sujet et ce qui est vrai au-delà de l'Estérel en pays grassois l'est pour le moins autant en deçà. Ici aussi une économie de vente s'était établie, fondée sur des ébauches de spécialisation non négligeables. Dans la dépression permienne les céréales occupaient sans doute les nappes alluviales mais l'olivier et la vigne prenaient déjà une place plus grande que ne l'exigeait la simple autoconsommation. Sur le rebord alpin, dans le secteur fayençois l'huile prenait presqu'autant d'importance que dans le domaine impérien et l'écoulement, facilité par une qualité réputée, laissait de solides profits. La vallée du Gapeau avait une clientèle pour ses fruits. La banlieue toulonnaise consacrait le meilleur de son effort aux cultures maraîchères. Hyères avait découvert sa vocation [24].

(23) Recensements, Département du Var — (157) pp. 27 sqq. et tableaux I à IV fournit la population 1954, l'indice correspondant par support à 1876, les taux de naissances et de décès, la balance migratoire, l'indice de jeunesse et de niveau de vie mais seulement par régions agricoles et pour quelques centres.

(24) (227) Livre Quatrième, Agriculture. Le passage sur les assolements, pp. 573 sqq. et tout spécialement le développement des prairies artificielles et les efforts du Préfet d'Azémar en faveur du sainfoin, ne laissant aucun doute sur la supériorité varoise par rapport à l'Outre Var. (176) est plus réticent sur le niveau de l'agriculture à Hyères mais surtout préoccupé des vertus climatiques et de leur exploitation. Les p. 239 à 249 consacrées à l'horticulture en dépit d'un manque de sûreté

Il y avait ainsi des routes tout indiquées lorsque l'ouverture des marchés mit en péril l'ancien équilibre et, si la magnanerie et l'huilerie se voyaient définitivement condamnées, d'autres spéculations restaient profitables. Mais en dépit de l'augmentation de la desserte l'horticulture ne pouvait dépasser la limite restreinte des basses plaines irrigables puis, à son tour, le vignoble entre en crise endémique et, après une phase de gloire, n'est plus un moyen d'expansion suffisant. De là, dans un premier temps, un glissement des montagnards vers les bas pays et un exode vers les villes, souvent extérieures, Marseille avant tout, puis une désaffection généralisée pour la terre qu'on laisse volontiers à des immigrés étrangers dont la proportion croît de 60 % entre 1886 et 1931.

Le mouvement commence par la recherche de la stabilité : les emplois du Chemin de fer (la gare de Carnoules ou des Arcs), les petites fonctions publiques, gendarmerie, P. et T. assurant des salaires dont la régularité contraste avec les aléas des récoltes et des cours agricoles et des loisirs qui permettent encore, si l'on reste à proximité, de ne pas absolument négliger le champ. En se poursuivant et en prenant de l'ampleur il s'étend d'autant plus que se développe le secteur tertiaire et que la Côte d'Azur offre un éclatant modèle. Pas plus que les cultures de haut profit, la fonction d'accueil ni les petits commerces qu'elle fait proliférer ne suffisent pourtant puisque l'équipement reste modeste, et les clientèles faiblement dépensières dans l'ensemble. La fonction d'accueil sera peut-être un danger demain; pour l'instant le Var ne paraît pas sérieusement menacé, sinon en quelques rares points et surtout au contact de la Côte d'Azur et de ses lanceurs d'affaires. Il n'y a rien eu ici de comparable à la ruée d'hommes et de capitaux extérieurs qui se sont abattus sur le Comté de Nice et les effets en restent sensibles.

Au demeurant l'optique varoise est terrienne. Non que les ports aient fait défaut dans le passé. Saint-Tropez a eu des flibustiers et de grands marins plus encore que Monaco mais le trafic semble y avoir disparu sans douleur et, au fond, il évacuait surtout des produits locaux (25). Peut-être est-ce la vigne et les cultures fruitières qui y ont contribué. Sans doute le tourisme a-t-il incliné le patron pêcheur à préférer les risques réduits de la promenade en mer. L'appropriation des rivages à Madragues a assurément de lourdes et tenaces responsabilités.

Quoi qu'il en soit la vie maritime, réduite sans cesse, est encore moins capable d'absorber les exodes ruraux que l'accueil et le commerce. Mis à part le cas des carrières militaires, déjà fréquentes, surtout dans la marine et ses corps techniques, la grosse affaire ce sont alors les services de la base navale. Avec l'énorme extension qu'elle a prise depuis ses origines, liées au bagne et à une chiourme qui vivait d'ailleurs quasi librement dans Toulon, elle a assurément absorbé beaucoup de monde. Le personnel des manutentions est cependant largement militaire et extérieur comme celui des bureaux et il existe là aussi des dynasties, de même qu'on naît ouvrier de l'arsenal : les places ne sont pas en nombre indéfini et y accéder reste un rêve qu'un petit nombre réalise.

On se tourne en fin de compte vers l'atelier, l'usine, la mine. Vers les premiers vont les préférences des plus habiles, des plus savants aussi, généralement citadins ou des communes qui gravitent autour de la conurbation toulonnaise. Vers la seconde se dirige la paysannerie des bassins agricoles occidentaux habituée de longue date à manier la pioche et qui, surtout depuis 1936, a envié l'ouvrier comme un frère favorisé.

Le processus du passage de la terre à la mine est exactement comparable à celui que l'on peut observer dans les communes qui entourent Berre (26). Dans un cas comme dans l'autre, il a suffi qu'une installation industrielle apparaisse et que la législation apporte la sécurité à l'ouvrier pour que s'offrent plus de bonnes volontés qu'on n'en pouvait satisfaire.

Le personnel, même qualifié, ne fait donc pas défaut, bien au contraire. On a même le sentiment que c'est à l'industrie que vont les préférences. Le commerce a surtout attiré dans la mesure où il prolongeait l'activité agricole : commerce de ramassage et d'expédition, de courtage des fruits, des primeurs, des fleurs, du vin, distribution d'engrais, d'insecticides, de semences également. Il est rare qu'apparaisse cette avidité pour l'exploitation du séjour qui saute aux yeux en tant d'autres secteurs. C'est ailleurs que sont les responsabilités de la modeste part faite à l'industrie et la fermeture des banques locales, la politique préférentielle des grands

évident dans le jugement (le bananier à Nice, p. 243, le projet de culture de la canne à sucre, p. 241) et d'un certain pédantisme (l'origine hindoue sinon sanscrite du mot citrus, p. 248, infrapaginale) témoigne de l'importance du jardinage : « Au commerce des oranges il faut joindre celui des fruits d'été : fraises, abricots, pêches, prunes qu'on expédie chaque jour de la saison et surtout comme primeurs, sur Toulon, Marseille et Aix. Les marchands de fruits m'ont assuré que les fraises seules étaient un objet de plus de 50 000 frs de rapport. On estime à 120 000 frs le produit des autres récoltes, celui des légumes, artichaux et choux-fleurs surtout, peut s'évaluer aussi à une quarantaine de mille francs » (p. 249).

(25) Les résistances de St-Tropez aux Maures sont célèbres (XV[e]-XVI[e] siècles) après (peut-être) un repeuplement par une colonie gênoise. De même les échecs qu'elle inflige aux Ducs de Savoie, à l'Espagne, aux britanniques. Le général Allard qui fit une carrière aventureuse aux Indes est tropézien. Bien qu'il fut né à St-Cannat, le bailli de Suffrent reçu des Etats de Provence une médaille portant au-dessous de son portrait l'inscription : « Pierre André de Suffren — Saint-Tropez, Chevalier des ordres du roi, grand-croix de l'ordre de St-Jean-de-Jérusalem, Vice Amiral de France » (277) pp. 497-498.

(26) (227).

organismes de crédit qui prennent le relais, l'option des industriels de la première époque en faveur d'autres placements expliquent à la fois pour une bonne part et les disparitions des entreprises traditionnelles et le modeste développement de celles de la grande industrie qui se limite, en dehors de l'arsenal, aux chantiers navals et à la mine.

Ceux qui se trouvent à la source de l'information l'ont dit non sans discrétion mais avec quelque fermeté aussi [27]. Mutatis, mutandis, l'arsenal, la Société de Forges et Chantiers de la Méditerranée fondée par décret impérial de 1856 et qui contribue fortement à la fourniture de dragues pour le canal de Suez puis à la renaissance de l'artillerie française (1874-75), enfin à la naissance des contre torpilleurs (1877-78) ont fait éclore à Toulon et autour de la connurbation un noyau ouvrier et de petit patronat solidement enraciné et dont les projections éclaboussent jusqu'à Saint-Tropez. Les sociétés minières ont élaboré un milieu d'ouvriers paysans autour de Brignoles. Sous l'impulsion de l'accueil la bâtisse développe un autre milieu industriel sur le littoral et les matériaux de construction mobilisent, sans plus de peine que le liège ou la scierie dans l'intérieur. Décidément *agriculture et industrie font bon ménage, ne le laissant guère troubler et la vieille tradition provençale d'association reste vivace.*

CONCLUSION : AGRICULTURE ET ARSENAUX

Au total ces domaines d'extrémités confirment les rôles de la fonction d'accueil et du port marchand par une sorte de contr'épreuve négative. En leur absence ou tant qu'ils restent de faible vigueur la part de population active que mobilise l'industrie reste importante, au besoin dans des formes périmées et marginales comme c'est le cas dans le Chiavarais. Il se confirme aussi que l'accueil contribue à maintenir des industries traditionnelles, comme les artisanats des étoffes du secteur rapallien, et à développer la bâtisse tout en multipliant les commerces de distribution comme sur la Côte varoise, proportionnellement à la fortune de la clientèle temporaire.

A côté de ces confirmations, Chiavarais, rivages spezins et domaines varois apportent deux leçons nouvelles. La première, limitée, précise l'effet des arsenaux sur l'industrialisation. Ils ont toujours été des ferments non seulement en mobilisant des transfuges de la terre voisine mais encore en attirant des immigrants; en provoquant la naissance et la prolifération de petites entreprises de sous-traitance, en fixant de grosses affaires navales et d'armement et aussi en élaborant des sociétés véritablement industrielles.

Le second enseignement concerne l'agriculture. Dans chacun des trois compartiments la ruine de l'ancienne économie détermine un détachement de la terre et la mise en disponibilité d'une masse importante de main-d'œuvre. Les nouvelles formes de cultures ne se révèlent capables que d'en absorber une partie et même décroissante. Partout où l'industrie apparaît, la paysannerie s'y dirige et parfois même semble percer un certain empressement. C'est une évidence pour les domaines attardés de la montagne. C'est encore vrai, quoique plus tardivement, pour les pays de vignoble. Nulle part, elle n'apparaît concurrent vraiment redoutable; Magra ou bas pays toulonnais, les secteurs où s'épanouissent le verger et l'horticulture ne voient pas faiblir le pourcentage d'emploi industriel et même s'il s'agit d'immigration les formes agraires les plus perfectionnées ne l'ont jamais à la fois provoquée et accaparée.

Il y a ainsi de sérieuses dissemblances entre les épanouissements et les effets de l'accueil et de l'agriculture, du port marchand et du port militaire et ces disparités posent un problème de fondements de ces ferments et de ces concurrences.

(27) (157) pp. 54-55.

CONCLUSION

BASES ET FONDEMENTS DES FERMENTS ET DES CONCURRENCES

Au terme de l'analyse la place que prend l'industrie sur les rivages de la Provence orientale et de la Ligurie apparaît le plus souvent accessoire.

Dans l'arrière pays l'agriculture demeure essentielle non seulement dans ses formes évoluées mais même lorsqu'elle reste traditionnelle. C'est ici le domaine de villages, de bourgs et de marchés, de modestes centres locaux qui ne consacrent à l'industrie qu'une mince part de leur force de travail et n'en retirent aucun profit vraiment important. Dans les meilleurs des cas, communes vigneronnes du Var, rebord des baous grassois, l'emploi industriel s'étoffe surtout en fonction des besoins de l'agriculture et des profits qu'elle procure et le secteur tertiaire s'enfle plus vite dès que le contingent de cultivateurs faiblit : 8 agriculteurs pour 1 ouvrier à St Jeannet, 11 pour 1 à Taradeau, 3 emplois tertiaires pour 1 industriel à Draguignan.

Sur les rivages quelques secteurs offrent un tableau analogue, comme dans la montagne mauresque restée très paysanne, et surtout règnent des types d'industrialisation mesurée.

Trois sont fondamentaux :

1° Un type d'agriculture soignée et savante comme dans les plaines horticoles de la Siagne, la région fruitière de Solliès, la huerta albengaise où la terre monopolise le plus clair des énergies ainsi que les services d'expédition. A Solliès l'emploi industriel vient après le tertiaire lui-même précédé par l'agricole. A Albenga trois fois plus d'agriculteurs que d'ouvriers.

2° Un type de station d'accueil où tout s'ordonne autour de l'exploitation du séjour. On n'y descend jamais à des taux d'industrialisation aussi faibles que dans les domaines ruraux même d'agriculture spécialisée, surtout dans les stations en expansion et les centres où la résidence prend de l'ampleur, la bâtisse s'ajoutant aux industries d'entretien et Monaco n'est une exception qu'à la condition de détacher la principauté de son cortège de satellites. Pourtant les fonctions d'accueil, les services, les commerces prennent la place de l'agriculture sans que l'industrie y gagne beaucoup. Un travailleur industriel pour 2 relevant du secteur tertiaire au Lavandou, au Rayol, à la Croix Valmer, 1 pour 3 à Théoule, à Beaulieu, à Menton, 1 pour 4 à Portofino, Rapallo, Zoagli, 1 pour 5 à Alassio, 1 pour 6 à Laigueglia, Bordighera et Ste-Margherite.

3° Un type de port marchand où se combinent le grand trafic un rôle régional et une solide implantation industrielle. Il s'agit ici d'un type très urbanisé et l'élimination de l'agriculture permet toujours une part d'industrialisation supérieure à ce qu'on observe dans la station d'accueil. Toutefois l'association de plusieurs fonctions tertiaires et vigoureuses, valent à ce secteur de se tailler la meilleure part dans les effectifs comme dans les profits, d'autant plus que le passage et les séjours d'affaires y entretiennent une activité d'hébergement. Deux emplois industriels à Gênes pour 3 tertiaires, un peu plus pour l'ensemble Savone-Vado.

A côté de ces types extrêmes et simples, les dominantes qui les caractérisent s'associent pour constituer une vaste gamme de combinaisons. On en peut retenir quatre de haute fréquence :

1) Une combinaison de station et de capitale locale, de résidence et de marché. Elle comporte toujours une implantation industrielle et d'autant plus qu'une croissance démographique l'a généralement affectée. Mais comme dans le cas du port marchand l'addition de plusieurs rôles tertiaires vaut au secteur la plus importante mobilisation et le plus clair de la rente. Tandis que la paysannerie tend à disparaître les effectifs industriels se tiennent autour de 30 %. C'est à peu près la part à Nice qui constitue le cas le plus parfait.

2) Une combinaison de station et de contact avec un centre d'implantation industrielle, résultat de la ruine de l'ancienne économie jetant d'abord les hommes vers l'usine ou l'atelier voisin puis vers des activités touristiques naissantes. Il est rare que l'agriculture y conserve une grande place comme à Noli et à Spotorno mais ce qu'il en reste ajouté aux mobilisations tertiaires ne permet à l'emploi industriel de s'élever à plus du tiers des actifs qu'en cas de forte expansion de la bâtisse ou de très forte aspiration à proximité comme à Sainte-Maxime et à Six Fours.

3) Une combinaison de station et d'agriculture rénovée qui ne laissent s'épanouir qu'une petite activité industrielle comme à Antibes et à Vallauris dont les « cent potiers » n'équilibrent pas les emplois de la floriculture et l'accueil du Golfe Juan au reflet duquel ils doivent un regain de vie, comme à Albissola Marina avant tout résidentielle et balnéaire en dépit de ses majoliques séculaires.

4) Une combinaison d'accueil, de contact et d'agriculture spéculative. Sur les ruines de l'ancienne économie se sont installées des cultures savantes donnant lieu à une forte exportation et l'exploitation du séjour mais les terroirs propices restent insuffisants par rapport à l'immigration déclanchée par le spectacle des réussites agricoles et de l'accueil et le surplus de bras disponibles s'oriente vers l'industrie. Tel est le cas dans le Ponant avec ses cultures florales, son avidité d'accueil, ses mouvements pendulaires par delà la frontière.

En somme des *formes de haute agriculture, le port marchand, les fonctions urbaines, l'enclave privilégiée s'épanouissent et mêlent leurs effets pour ne laisser sur le littoral qu'une part encore bien mesurée de l'emploi et des profits à l'industrie. Ce n'est qu'assez exceptionnellement que l'industrialisation se fait essentielle :*

1) Dans des centres d'industrialisation directe c'est-à-dire dotés d'installations productives importantes par la taille ou le nombre et qui non seulement absorbent de fortes proportions de travailleurs parmi lesquels les catégories de haute qualification sont bien représentés mais encore assurent aussi une balance industrielle fortement excédentaire : une implantation exportatrice qui étoffe les communes en bourgs ou en villes sans que le tertiaire puisse prendre le pas et devienne premier. C'est le cas dans le groupe brignolais, les Bormida et l'arrière-pays gênois, dans la Magra de Vezzano et de S. Stefano, plus rarement, moins nettement et moins solidement, sur le front de mer comme à Cogoleto, Arenzano, Sestri Levante et Pietra Ligure.

2) Sur une base navale qui développe l'emploi tertiaire mais implante un arsenal qui s'entoure de chantiers civils, d'usines et d'ateliers et dont les éclipses engendrent de fécondes reconversions. Là sont de gros bataillons industriels et de solides traditions. Il y a presqu'égalité avec le tertiaire à la Spezia et si à Toulon la proportion est apparemment la même qu'à Gênes tout change quand on considère la part inégale d'activité tertiaire qui échappe au recensement dans l'un et l'autre cas et surtout si l'on englobe la Seyne qui n'est, au fond, qu'une banlieue.

3) Dans des communes de contact qui, à l'inverse des précédentes se bornent pour l'essentiel à fournir aux établissements des communes équipées une force de travail où dominent les emplois élémentaires tandis que le profit est avant tout salarial. Il s'agit de dortoirs : banlieues urbaines où le tertiaire se gonfle non seulement de boutiquiers mais aussi d'employés également en quête de terrains et de loyers abordables ainsi autour de Nice, de Toulon et de Gênes, de la Spezia, ou encore villages caractérisés par le jardinet ouvrier et le champ largement abandonné aux femmes et aux vieux, mal desservis en boutiques dont Plodio et Cosseria, en Val Bormida, sont typiquement représentatifs avec une à deux fois plus d'ouvriers que de paysans et jusqu'à 10 fois moins de commerçants.

Peu nombreuses, éparses et de modeste ampleur ces tâches d'industrialisation essentielle occupent une position de repli par rapport au front de mer. Elles n'apparaissent que lorsque les activités tertiaires et agricoles se sont mal développées ou que leur expansion a été contrariée et les élans vers l'industrie sont plus seconds que spontanés. Plus rarement encore qu'essentielle l'industrie est fondamentale : il arrive qu'elle reste un complément, dans le Chiavarais par exemple, ou les routines gardent tant de place.

C'est que finalement *les concurrences l'emportent sur les ferments.* Il n'y a pas à proprement parler d'autre activité qui s'oppose absolument et de façon continue au développement de l'industrie mais il n'en est aucune qui constitue aussi un facteur permanent et puissant d'industrialisation.

Le port marchand agit positivement un temps : dans ces domaines de misère de matières premières et d'énergie, le quai fait office de mine et de puits de pétrole. Mais les vertus de la rupture de charge trouvent bientôt une limite dans la supériorité des profits du négoce et du transit, des gestions financières. Dès que la place lui fait défaut le quai devient un concurrent redoutable et il en va de même du bureau qui le double. Au demeurant la mécanique est née autant de la phase d'équipement ferroviaire, que de la construction navale en fer et le port marchand n'a fait que rendre plus précoce et plus actif l'équipement ferroviaire, tandis qu'il n'est pas assuré que les chantiers ne seront pas repoussés : ils ont déjà migré à Gênes vers Sestri Ponente d'un côté vers Riva Trigoso de l'autre. Peut-être le plus clair du ferment portuaire est-il de favoriser un épanouissement urbain qui ne peut se passer des formes industrielles qu'impliquent les grandes agglomérations. C'est en tout cas le port marchand avorté qui caractérise le domaine où l'industrie se

taille la plus belle part. Il faut distinguer entre les infrastructures qui sont ferment et les sociétés portuaires de tendance inverse.

L'agriculture dans sa révolution fournit partout de la main-d'œuvre en abondance et nulle part, à aucun moment elle n'est concurrente. C'est quand même un facteur essentiellement passif. Outre que le réservoir menace de tarir elle apporte surtout du personnel faiblement qualifié, voire d'optique étroite et conditionne aussi des vocations d'intermédiaire : les bonnes récoltes d'olives faisaient naître les négociants en huiles aussi bien en Provence qu'en Ligurie, l'horticulture, le verger et la fleur engendrent le commissionnaire et le distributeur d'engrais et de semence, souvent confondus. Enfin aucun des systèmes agricoles ni des terroirs de nos rivages n'alimente une conserverie vigoureuse.

La fonction d'accueil développe les industries d'équipement, redonne vie à des productions moribondes, anime des fabrications de luxe; ses infra structures sont même capables d'attirer et de fixer des formes nouvelles déracinées. Mais elle hypertrophie les activités non productives, aspire de gros effectifs, engendre des sociétés artificielles et, comme le grand trafic maritime, frappe d'ostracisme les formes industrielles les plus spécifiques, volontiers jugées répugnantes. Elle va même jusqu'à porter le coup de grâce à la pêche dont les produits font cruellement défaut aux industries alimentaires et les fluctuations de la consommation saisonnière ne tolèrent pas les calendriers productifs qui permettent de réduire les coûts : la brasserie niçoise, trop ralentie pendant de longs mois, ne livre pas à meilleur compte que les bières allogènes en dépit du transport qui les grève.

Au fond le meilleur ferment c'est encore la base navale avec son arsenal et son réseau de sous-traitances, générateur de classes ouvrières, qui constituent un pôle d'attraction et de maintenance par reconversion.

Il ne fait pas de doute que la faiblesse de la part laissée à l'industrie procède de la juxtaposition de larges zones où l'accueil règne en maître et d'un secteur qui vénère le grand commerce et le sert dévotement. *Un tel ordre n'a pû s'établir sans responsabilités locales.* Le port n'aurait pas pris à Gênes une aussi dévorante ampleur sans une option renouvelée, dont les origines remontent haut et qui finit par constituer une sorte de constante. Sans les rivalités qui ont dressé les unes contre les autres les républiques marchandes, sans la domination impitoyable de la plus chanceuse ou de la plus habile il se serait constitué plus de capital et l'entreprise industrielle se fut davantage développée à partir de bases indigènes.

Alliée de la première heure, Gênes a appris de Rome le maniement des grandes affaires du capitalisme antique, les avantages du pouvoir, les profits de la colonisation; elle a aussi bénéficié de sa prise de position dans le duel punique et dans l'offensive romaine qui convoite la Ligurie comme un passage vers les Gaules. De même de la division diocésaine de Dioclétien, ce vaste ensemble débordant sur le Piémont, la Lombardie, l'Emilie dont la capitale est Milan avec qui se nouent des contacts grâce à la via Postumia remontant le Polcevera et franchissant les Giovi. La résistance à l'assaut des barbares de la Provincia Maritima Italorum maintient, par Byzance, les liens avec les cadres de l'Orient, si marqué par l'héritage hellénistique. De là les empires du Levant et le sacrifice des pannilana aux armateurs puis le choix pour le rôle de porte padane. De là aussi la soumission des autres ports, l'avance qui vaudra à Gênes la préférence du jeune royaume de Haute Italie, et enfin le retour à la vocation marchande et financière en face d'une plaine padane si fortement industrialisée qu'elle est à la fois difficile à concurrencer et qu'elle suffit à alimenter de vastes trafics.

Gênes n'a pas été la Superbe seulement pour Savone. En dépit d'une dangereuse rébellion fomentée par le puissant Marquis de Mallaspina, Chiavari, Rapallo, Sestri et Levanto passent dès 1229 sous la juridiction gênoise et n'en sortiront plus. Aucun port ne s'y développe et les artisanats des étoffes y prospèrent mais point de capitaux pour prendre place dans la course à la modernisation, une soumission agricole dans un rôle de banlieue et, finalement, l'utilisation des paysanneries attardées et insuffisamment aidées de la persistance artisanale par quelques grandes entreprises industrielles allogènes qui laissent encore place à un élan vers les compléments touristiques. Conditions à peu près semblables à La Spezia, dont la soumission est simplement un peu plus tardive et qui joue un temps le rôle de limes, mais pas de port important non plus par suite d'une politique identique qui n'hésite pas à y établir un lazaret de quarantaine en un temps fertile en épidémies [1], pas davantage de capitaux indigènes et une industrialisation plus puissante seulement parce que le gouvernement de Turin implante l'arsenal et que le ferment agit avant que se soit déclanchée une

(1) (164) Vol. II. Au XII[e] siècle Gênes fonde dans le Golfe de La Spezia la colonie de Portovenere en vue de la lutte à venir contre Pise. Puis dans le même but une série de châteaux à Lerici, Santa Maria, La Scola, Pizzino, San Michele et San Terenzo (1746). « Ainsi la République de Gênes réalisait peu à peu son dessein : interdire l'entrée du Golfe aux vaisseaux ennemis... L'avantage d'une pareille position... n'aurait pû échapper à ce peuple industrieux, actif et prévoyant; mais la sage politique de son gouvernement éloigna toujours avec soin tout projet de création... qui aurait pû porter atteinte à la supériorité commerciale qu'il voulait réserver exclusivement à la métropole » (p. 481). Soumis un moment à la domination des Visconti, ducs de Milan, les gênois ne purent s'opposer à ce que l'un de ces princes fit construire un arsenal attenant au faubourg de Torretto. « Mais dès qu'ils eurent secoué le joug de cette famille, tout ce qui avait été fait par ses ordres fut détruit et des débris on éleva le château de Saint-Georges qui domine la ville » (p. 481). Le lazaret est construit en 3 temps : 1723, premières constructions entre les anses delle Grazzie et de Varignano, 1775, 1782. A cette date il peut abriter quatre quarantaines à la fois. Gênes voit s'éloigner les risques de contagions meurtrières et le Golfe de La Spezia devient un pôle répulsif.

hémorragie d'hommes comparable à celle dont pâtit le Chiavarais, parce que le pôle padan est plus lointain et que le grand essor de l'accueil est encore à venir.

Il serait cependant injuste de ne pas reconnaître que *les concurrences ont des fondements physiques particulièrement solides* et que *l'initiative allogène les a souvent favorisées.*

Pour une part non négligeable la nature de nos rivages orientait vers le trafic et l'accueil autant qu'elle imposait des contraintes à l'industrie. Pour ne pas fragmenter à l'excès on a anticipé en rassemblant les éléments essentiels des conditions naturelles en un unique chapitre concluant la première partie de ce travail. On n'y reviendra pas mais il en ressort clairement que le climat, le relief et les sols portaient vers les activités spéculatives et encourageaient les développements tertiaires.

Ils n'ont jamais permis à l'agriculture de nourrir la dense couverture humaine qui s'étalait sur la Provence orientale et surtout sur la Ligurie. Sans doute Mirabeau avait-il quelqu'intérêt à forcer la démonstration lorsqu'il déclarait à la Constituante que toute la terre de Provence ne suffirait pas à payer les murettes dont elle était couverte. Sans doute aussi lorsque Victor Juge le cite poursuit-il également un but non sans passion. Appliquée à l'ancien Comté de Nice et à la Ligurie du passé l'affirmation paraît moins exagérée. Les jugements de Cevasco, de Noyon, bien avant les pertinentes analyses de terroir de Sion, ne laissent pas place au doute [2]. Les amorces de spécialisation agricole, les actives migrations saisonnières, la multitude de navigateurs commerçant souvent pour leur compte, les longues files d'animaux bâtés cheminant à travers les Alpes, l'Apennin, le cordon ligure répondaient à un besoin de complément impérieux.

Il faut redire l'ancienneté de l'économie d'échanges et elle n'était pas sans raison. De même le double impératif de la faible extension des sols irrigables et riches et de leur dispersion ainsi que les marchés conquis par les pays septentrionaux au moment où l'agriculture traditionnelle de la Provence et de la Ligurie se voit acculée à la révolution ne lui laissaient qu'un choix restreint et condamnaient beaucoup d'espace c'est-à-dire finalement de paysans. Peut être a-t-on préféré autre chose : continuer l'olivier ou le mûrier ici, se lancer dans la grande culture là; vignoble un temps, primeurs et fleurs restaient les seules formes valables et la vieille tradition commerçante y encourageait souvent.

Des massifs comme ceux des Alpes, des Préalpes, niçoises surtout, de Calizzano, de l'Antola ou de Zuccarello, d'Apuanie, d'autre part, ne limitaient pas seulement les possibilités agricoles, c'étaient de puissants remparts qui donnaient toute leur valeur aux passages d'en haut contrastant avec les impossibles « clues ». Les cloisonnements littoraux procédant de la structure en touches de piano favorisaient le cabotage et la multiplication des routes transversales aux époques où la lenteur rendait la distance plus redoutable encore que les pentes. Ainsi se trouvaient valorisés des hâvres menacés d'ensablement et des rades foraines où, d'ailleurs, l'ancienne navigation tirait d'ordinaire les barques sur la plage selon le vieux principe des marines et les ports foisonnaient. Autant de nouvelles raisons d'incliner au négoce et aux trafics traditionnels. A l'examen morphologique et structural on saisit pleinement les équilibres du passé et les habitudes qu'il a imprimées. Aujourd'hui les pistes des hautes brèches sont condamnées et nul rail ne les a remplacées, surtout en Italie où il est bien négligé, peut être en raison d'une mainmise étrangère, peut être aussi de la puissance de la construction automobile. Les petits ports sont impraticables, sinon aux plaisanciers, et les plages aux embarcations autres que de sport nautique. Mais les grandes portes, celles des brics et des pians, celles de l'affouillement gênois ont concentré l'intérêt d'autant plus que la technique portuaire a appris à compenser le défaut d'estuaire.

Les défauts même du climat et de l'énergie du relief si brutalement enlevé à presque rien de l'ultime vague, se trouvent, enfin, mués en mérites et servent la fonction d'accueil. La concentration des respectables tranches d'eau en quelques jours séparés par d'interminables sécheresses devient précieuse assurance de beau temps. Il n'est d'infernal adret qui ne soit agréable à qui vient de supporter un rude hiver et de maussades saisons de transition et, d'ailleurs, l'affronte en bikini et avec l'antidote de la baignade et de la douche froide. Qu'importent les neiges tôlées puisqu'elles sont sous un ciel éclatant et sous un soleil brunissant. Les plages de sable fin sont rares ? Aucune importance puisqu'on nage et plonge mieux que les naturels. Le voisinage de

(2) (277) « Nulle part le terrain n'est plus stérile; nulle part le travail n'obtient plus lentement de moindres avantages : l'imagination ne peut embrasser ce qu'ont coûté en travaux ou en avances les terrasses qui ceignent ses montagnes et les plantations qui les couvrent; je n'exagèrerai point en assurant que ces dépenses estimées en argent excèdent la valeur actuelle du sol au prix des meilleures terres de France » (p. 544).

« Certains voyageurs, plus théoriciens qu'observateurs exacts, ont représenté l'agriculture de cette contrée comme étant restée sous l'empire d'une routine aveugle... Ce n'est en effet que par un travail opiniâtre que l'habitant du Var arrache l'or au sol ingrat qu'il arrose de ses sueurs. Mais si l'on tient compte des difficultés qu'oppose ici la nature, de la sécheresse dévorante des étés, de la condition généralement malheureuse des fermiers et du discrédit dans lequel elle est tombée, de la cherté de la main-d'œuvre et de la rareté des capitaux, on reconnaîtra que l'infériorité de l'agriculture du Varn comparée à celle du Nord de la France, tient moins à la routine des agriculteurs de ce département qu'aux causes particulières que nous venons de signaler » (p. 546).

Le milieu provençal a d'autre part été minutieusement analysé par R. Livet (257), première partie : milieu naturel, possibilités culturales et techniques agricoles, économie rurale traditionnelle, crises du XIX^{e} siècle et orientations nouvelles.

la mer et de la montagne est un attrait supplémentaire puisqu'il permet un slalom et un bain dans la même journée de printemps, que la lenteur des parcours n'est pas un gêne en vacances, que la splendeur des paysages est incomparable. On a galvaudé le meilleur de ces qualités esthétiques dans une littérature ancillaire; la vérité est que les sites provençaux et ligures exercent une sorte de magie sur les populations septentrionales et que les plus affreusement pelées des corniches constituent encore une attraction exotique.

Ces penchants naturels ont, d'autre part, été mobilisés en quelque sorte par le retour de la Méditerranée à son échelle réelle à partir du XVI[e] siècle. La jonction des océans atlantique et indien amorce une rupture d'équilibre capitaliste lourde de conséquences dans un contexte évoluant vers la concentration et les sociétés allogènes ont parfois lourdement pesé en faveur des concurrences et pour capturer les installations industrielles ou les monopoliser.

En Italie, les initiatives padanes et les efforts nationaux maintiennent les niveaux industriels en Ligurie centrale et dans le Levant mais il n'en va pas de même dans le Ponant. Avec un premier temps d'aide piémontaise cet Ouest s'est montré plus rebelle et gardé plus indépendant de l'emprise gênoise. Mais le triomphe du Piémont s'accompagne d'un abandon à peu près complet et l'intégration au royaume d'Italie ruine à la fois l'ancienne économie et déclanche une immigration sudiste constituant une main-d'œuvre trop banale pour que l'agriculture et l'accueil ne l'emportent pas, d'autant plus que les leçons françaises sont proches.

De ce côté de la frontière, le Comté de Nice et la Provence grassoise d'une part, le domaine varois d'autre part ont pâti quoique selon des processus différents de la brutale mise en contact avec la société française, solidement industrialisée, regorgeant de capitaux et habile à créer de nouvelles sources de profit.

Dans le premier cas la pauvreté née d'un abandon analogue à celui du Ponant voit s'ajouter à ses effets et les sollicitations d'une clientèle sans cesse accrue et les préférences des lanceurs d'affaires nouveaux venus pour faire la plus belle part à la fonction d'accueil. Le relevé des créations après l'annexion ne laisse aucun doute sur l'emploi des capitaux venus s'investir sur la Côte d'Azur, Monaco inclus, à partir de l'Europe atlantique. La supériorité de l'Europe du Nord-Ouest faisait en même temps pleuvoir une manne qui ne pouvait qu'encourager les penchants locaux.

En pays provençal l'appartenance romaine n'a guère développé de germes comparables à ceux du secteur italien. Le rôle de la Provincia était d'approvisionner la ville et les activités productrices l'ont emporté de longue date avec une prédilection terrienne d'autant plus que les ports n'ont été que temporairement entretenus comme en témoigne l'exemple de Fréjus. La vieille appartenance française s'est exercée dans le même sens à l'exception de l'arsenal d'Henri IV : agriculture, artisanats, parfois fabriques, garnisons frontières et il semble bien que le cabotage n'ait jamais connu une animation comparable à celle des routes terriennes parcourues de files de charrettes, de carioles, de haquets portant de Grasse à Beaucaire et d'Antibes à Marseille leurs tonneaux de vin, leurs poches d'avoine, leurs barils d'anchois, leurs pains de savon, leurs ballots de gants, leurs estagnons d'huile et d'essences odorantes au pas régulier de leurs équipages de trois, quatre et six bêtes que l'on doublait encore aux fortes pentes.

Dans la phase de concentration capitaliste ce monde terrien a vu disparaître ou décliner ses petites industries traditionnelles, le parfumeur opter pour le monopole commercial en liaison avec le capital parisien sans que le gonflement de l'arsenal compense ni que les initiatives extérieures s'intéressent beaucoup à autre chose qu'aux gisements miniers et à la construction navale. En l'absence de toute intervention positive de Marseille qui ne se comporte au fond pas très différemment vis-à-vis du Var que Gênes à l'endroit du Levant, ni l'industrie ni les spécialisations agricoles dont le marché restait libre n'ont suffi à absorber les contingents détachés de la terre : une part s'est dirigée vers le grand port provençal, le reste se résout à tirer la leçon des réussites niçoises avec des moyens moindres, si bien que l'influence de la nouvelle société des Alpes-Maritimes déborde l'Estérel.

Sensibilisé aux réalités par une histoire particulièrement longue nos rivages ne pouvaient, enfin, rester indifférents à la hiérarchisation fondée sur les avantages matériels qui place en tête les activités non productrices et à l'hypertrophie du secteur tertiaire qui caractérisent le régime d'ensemble dans lequel ils s'intégraient.

L'analyse de la part faite à l'industrie confirme ainsi chacune des lecons dégagées par l'étude morpho-structurale et celle du fonctionnement : l'épanouissement sporadique et inégal, la subordination au grand trafic et aux développements tertiaires, les effets de l'élargissement du marché et de l'évolution technique, le rôle des cadres nationaux générateurs de positions périphériques comme de privilège, de soutien systématique aussi bien que de péjoration du marché de travail, les mainmises et les captures allogènes.

Ce qui se révélait par le menu se trouve aussi explicité. Les insuffisances industrielles des rivages provençaux et ligures sont liées à une nature qui impose des contraintes à la production et favorise d'autres formes d'activité. Mais ces poids sont rendus plus lourds par des interventions humaines locales aussi bien qu'externes. Lacunes et faiblesses prennent ainsi figure de défauts et du même coup apparaissent un besoin et des possibilités de correction.

CONCLUSION GÉNÉRALE

PERSPECTIVES ET CONDITIONS D'UN AMÉNAGEMENT VOLONTAIRE

Les rivages qui se déroulent de la Seyne à Sarzana sont loins d'être dépourvus d'industrie. Elle occupe des surfaces plus vastes que par le passé, mobilise beaucoup plus d'hommes, produit considérablement davantage. L'édifice industriel est cependant insuffisant.

Avare de matières premières, d'énergie, d'espaces plats et abondamment pourvus d'eau, de bonnes voies de circulation la nature impose des contraintes. Manquant de générosité pour l'agriculture elle a orienté de bonne heure vers le trafic puis attiré des foules saisonnières et encouragé l'exploitation du séjour qui constituent plus de concurrences que des ferments pour l'industrie. Il y a cependant des responsabilités humaines. Les préférences pour la spéculation commerciale se sont cristallisées au point de prendre figure de dogmes et de se muer en options exclusives. D'impitoyables dominations marchandes, des abandons politiques et économiques ont engendré des retards, des routines, une médiocrité de capital quasi généralisés. Au moment où s'élargissaient les marchés et où le Comté de Nice et la Ligurie s'intégraient à des ensembles disposant de sociétés fortement armées ils n'ont eu ni les moyens financiers, ni les aptitudes et souvent pas non plus le goût de moderniser leur vieil appareil industriel. C'est donc surtout de l'extérieur que sont venus initiatives et investissements et, liée à d'autres intérêts, bénéficiant de l'antécédence, leur action n'a été que partielle et limitée, différentielle.

Gênes seule avait les moyens de jouer le jeu et l'avance de son équipement portuaire comme la préférence que lui accordait le Royaume de Piémont-Sardaigne non seulement en tant que port mais encore pour son équipement ferroviaire étaient des atouts de plus. Elle n'en a profité qu'un temps et accessoirement. Du besoin de matériel ferroviaire, de la construction d'une nouvelle flotte en fer et à vapeur sont nées une métallurgie et une grande mécanique moderne. Du port ont pris racine des industries classiques fondées sur les importations exotiques, les relations commerciales et le frêt de retour. Le développement de l'agglomération a fait épanouir une gerbe d'industries urbaines. C'est toutefois de l'initiative d'un gouvernement allogène, d'industriels étrangers que vient l'élan initial. C'est des besoins de guerre ou de préparation à la guerre que procèdent les développements mécaniques et d'un plan élaboré au-dessus de l'échelon local que naît une triomphante sidérurgie sur l'eau. La colonisation par l'industrie du triangle Sampierd'Arena-Pontedecimo-Voltri et des vallées de l'arrière-pays traduisent le désir de réserver une marge d'espace au port. Livrées à elles-mêmes et à la concurrence les cotonnades, les tricotages, la minoterie, l'huilerie et la savonnerie, la mécanique, la construction navale entrent en un irrémédiable déclin ou s'avèrent fragiles. Le trafic du pétrole prime sa transformation. Les besoins du port chassent les établissements industriels par delà les cols. Les structures mineures restent trop souvent attardées et marginales, les grandes fortunes restent attachées au grand trafic, et jouent un jeu qui subordonne l'industrie la plus proche et fait bon marché des autres, le port cesse d'être un ferment pour devenir un redoutable concurrent. L'appareil industriel gênois ne manque ni d'ampleur ni de puissance mais le cœur n'y est pas tout entier.

Partout ailleurs en Ligurie la domination gênoise a empêché la formation de capital sans que pour autant disparaisse une vocation de négoce et que se dégage un goût ni que se forment des aptitudes industriels; elle a aussi freiné les croissances urbaines et, par là, le développement des industries afférentes. Bien plus les initiatives allogènes s'en trouvent moins encouragées; elles se réduisent aux plans gouvernementaux et aux tentations qu'exercent sur les industriels padans une offre de main-d'œuvre, des bâtiments désaffectés, des terrains à bas prix, faciles à relier économiquement à un port de vocation marchande contrariée. Dans aucun cas il n'en résulte un développement industriel suffisant pour absorber la main-d'œuvre libérée par la ruine

de l'agriculture traditionnelle et des trafics de complément : elle se tourne vers l'exploitation du séjour qui anime la bâtisse, revigore quelques anciennes fabrications moribondes mais achève de désorganiser la pêche dont la ruine se répercute sur la conserverie.

A la Spezia l'implantation de la base navale suit de très près l'exode rural et l'arsenal cristallise un solide groupe industriel par processus de sous-traitance. Port marchand et noyau ouvrier fixent le travail des pétroles. Aussi l'élan vers l'accueil est-il modeste et tardif. Les industries de guerre jouent toutefois un rôle tel que la reconversion est douloureuse et l'attachement à certaines formes de produits réfractaires témoigne encore de poids du passé.

A Savone la méfiance agissante gênoise retarde et condamne un premier élan mécanique et métallurgique et la réparation navale profite surtout, comme d'ailleurs à la Spezia, du trop plein gênois. La grosse affaire c'est alors la chimie bormidienne fondée sur la désertion rurale du massif de Calizzano ainsi que sur les fonds plats et les carrefours de S. Giuseppe de Cairo, de Ferrania et de Cairo, greffée sur des fabrications d'explosifs, d'obédience padane et qui développe un complexe technique appuyé sur le port par un téléphérique. Mais, autant dans sa gamme que dans sa puissance, le complexe est limité et déjà apparaît quelqu'avidité à exploiter le séjour temporaire concentré par l'éventail routier du domaine des brics et des pians.

Dans le Levant chiavarais, domaine minier cependant, le voisinage immédiat et une précoce et complète soumission à Gênes maintiennent un état de banlieue lointaine qui se traduit par la limtiation à quelques implantations méridionales et tardives autour de Sestri et dans le Val Graveglia et au groupe hydroélectrique montagnard de Borzonasca. En dépit d'une énorme émigration et d'un effort vers la spécialisation laitière la recherche des profits de l'accueil se fait pressante, s'étale en traînée tout le long du rivage à partir de Rapallo et de Sainte-Margherite et essaime jusque dans l'arrière-pays aidant à maintenir les vieux artisanats marginaux des étoffes à la main, du meuble et des ardoises qui, faute de mieux mais incapables de se renouveler, restent d'impérieuse nécessité.

Bloqué par une épaisse masse alpine, intégré en bout de ligne, négligé par le Piémont, dépourvu de véritable équipement portuaire et de pénétrante ferroviaire, suspendu à la Ligurie centrale par une voie unique le Ponant n'a connu quelques initiatives qu'en temps de guerre et de façon fort éphémère pour compenser l'économie oléicole. De capitalisme foncier, proche de la France qui accueille ses migrants saisonniers et ses émigrants, inondé de braccianti du Mezzogiorno aussi bien que de Haute Italie, colonisé par des horticulteurs gênois et des initiatives françaises c'est dans la fleur, les produits maraîchers, l'accueil qu'il a cherché une voie. Ni la métallurgie, ni la cimenterie n'ont pû s'implanter solidement. Tout se réduit à quelques huileries, à un gros établissement de pâtes alimentaires, à une conserverie et à quelques installations liées à l'agriculture, à la résidence et au tourisme, bâtisse en tête, qui laissent de gros bataillons de travailleurs disponibles pour les besoins des Alpes-Maritimes et surtout de Monaco.

Dans les domaines français, l'Arsenal et la sous-traitance qui l'accompagne, ont développé un gros noyau d'entreprises et un solide complexe humain autour de Toulon et de la Seyne. Il éclabousse même jusqu'à Saint-Tropez. Si sa puissance potentielle est supérieure, si les chantiers civils sont de santé plus robuste que ceux de la Spezia, la gamme productive est cependant plus courte et aucune centrale thermique comparable à celles de l'Edison Volta n'apparaît. Les initiatives et les investissements extérieurs étaient surtout préoccupés de spéculation et d'écrémage. Les rares grandes entreprises locales ont fait cause commune avec le grand capitalisme parisien. Le petit patronat n'a pû résister.

La parfumerie grassoise tend au holding international. A partir du Comté de Nice et de la Principauté de Monaco la misère locale et la brusque irruption de capitaux et de lanceurs d'affaires allogènes se sont conjuguées pour ne permettre qu'une industrialisation en ricochet.

Le développement de la fonction d'accueil, le glissement de population à partir de la France non méditerranéenne, les replis coloniaux entraînent l'expansion et la prospérité de la bâtisse et, par son intermédiaire, des matériaux de construction, du bois, du meuble et de la décoration, des industries urbaines. Céramique de Vallauris et poterie de Biot renaissent. Les ateliers ferroviaires sont relayés par la mécanique légère. Décentralisation et aéroport attirent des industries de la matière grise. Ainsi naissent un groupe niçois et une frange littorale de chantiers itinérants et de migrations turbulentes mais au-delà, plus rien si ce n'est la centrale hydroélectrique.

Dans le Var le plus clair se ramène à l'extraction de la bauxite, à quelques caisseries, à un travail du liège menacé et à quelques productions de matériaux de construction ainsi qu'à la bâtisse de la côte mauresque : faute de mieux la paysannerie que ne retient plus le vignoble, qui n'a pû se recaser dans la production fruitière et hortolière ou qui n'a pas émigré vers Marseille se retourne vers l'exploitation du séjour comme celle de la Provence d'Outre Estérel.

Le tissu des installations est donc lâche et la trame distendue. Il est rare de se trouver en présence d'un véritable complexe technique; le plus souvent, ou bien la puissance est d'ampleur restreinte, faute d'un nombre

suffisant de composantes et le marché étriqué, ou bien il s'agit surtout d'une juxtaposition de branches productrices n'entretenant entr'elles que des relations mineures. Dans les intervalles c'est une poussière dont à peine quelques grains sont un peu consistants ou se rassemblent. La grande industrie est plus volontiers plaquée qu'enracinée, qu'il s'agisse de la sidérurgie ou de la chimie; quand elle est enracinée, elle reste subordonnée et, du coup, facilement de capacité surabondante en même temps qu'insuffisamment modernisée, la construction navale. Les structures traditionnelles gardent une place excessive dans des formes qu'effleure à peine une rénovation. Courts, déséquilibrés, sans pour autant s'ajuster aux potentiels, les systèmes de production font trop de part à des activités compromises sinon condamnées et manifestent de fâcheuses lacunes. L'investissement autochtone est mineur, les profits qui restent sont modestes, les balances décevantes. Il est exceptionnel de voir apparaître une véritable société industrielle : le grand patronat est extérieur comme les grands commis, le moyen, là ou il existe, est dépendant et dominé, volontiers trop individualiste ou mal documenté, le petit patronat à peu près totalement dépourvu de moyens est plus lourd encore de viscosités, dans les masses ou bien se manifeste, par désir de la promotion honorifique et du col blanc, par l'exemple de gains aisés et de l'évasion fiscale, une ruée vers l'accueil et le commerce ou bien s'offrent des contingents fraîchement déracinés de la terre et insuffisamment qualifiés.

Bref, en dépit d'un accroissement certain de puissance, les rivages de Provence orientale et de Ligurie n'offrent guère de milieu industriel satisfaisant et n'ont pas de véritable économie industrielle. C'est peut être en cela qu'il y aurait une sorte de recul par rapport au passé dans certains compartiments, notamment ceux de l'ancienne Provence et du Chiavarais. La situation est en tout cas doublement dangereuse.

D'abord l'appareil industriel menace de s'appauvrir. A côté des transferts en « Novese » la parfumerie grassoise peut inspirer quelques craintes. Les marchés sont si bien tenus en main que les dangers d'une émancipation des producteurs étrangers de concrète et d'essences, l'éventualité de coalitions européennes, le risque d'une concurrence Nord américaine n'ont jamais été que mineurs. Il est cependant logique que les producteurs italiens indépendants et les clients non français se lassent à la longue d'un courtage que les uns et les autres jugent onéreux. L'Allemagne qui est un gros client de Grasse et qui porte un intérêt vigilant à l'économie italienne peut parfaitement s'aviser de mettre sur pied une association des possibilités agricoles siciliennes et calabraises et du savoir faire chimique rhénan ainsi que de son réseau commercial. Payant de loin le plus lourd tribut au monopole grassois parcequ'ils en sont les plus gros clients, les Etats-Unis sont impatients de secouer le joug et effectuent depuis longtemps des essais de plantations aux Bermudes et au Brésil, fianquées d'usines de demi produits. D'autre part, lorsque les italiens ont échoué, entre 1946 et 49 dans une tentative de vente directe aux Etats-Unis c'est surtout que la qualité des produits se ressentait d'un lourd retard technique et que nombre de fabricants ont profité de la pénurie du moment pour livrer des concrètes et des absolues très inférieures et parfois des déchets [1]. De même les initiatives germaniques et les efforts américains sont jusqu'ici restés timides. Mais les erreurs ne se renouvelleront pas toujours et les timidités ne sont pas éternelles.

Ensuite les autres activités ne suffisent pas à compenser les faiblesses industrielles pour assurer l'expansion et la promotion au rang des régions majeures et de pleine souveraineté. Les profits du commerce se répartissent trop inégalement pour soutenir de fortes consommations et le défaut de frêt de retour freine le grand trafic. Sauf peut être pour la fleur fraîche, produit de luxe mais pour lequel le ramasseur distributeur joue un rôle considérable, l'agriculture ne voit croître ses prix que lentement et faiblement. L'accueil lui même laisse finalement moins de rente qu'on ne pourrait l'imaginer; relevant pour une bonne part de capitaux allogènes et reposant largement sur un approvisionnement extérieur, l'économie d'accueil n'est pas sans quelque parenté avec l'économie de traite.

L'analyse de la situation industrielle des rivages provençaux et ligures et de ses fondements aboutit ainsi à un cas particulier de sous-développement. Associant des éléments de jeunesse et de sénilité dans un climat lacunaire l'édifice industriel de ces rivages n'est qu'un aspect d'une forme de colonisation non pas sur défaut et archaïsme premier mais procédant de l'intégration, de la mise en contact de sociétés inégalement armées. Tout concorde pour recommander un effort en faveur de la production industrielle.

Dans bien des cas on a perçu la nécessité de multiplier et d'étoffer les implantations. Outre la zone privilégiée de Savone, La Spezia et la basse Magra sont englobées dans le mouvement créateur d'une zone industrielle apuane.

Dès 1948, La Spezia s'est préoccupée d'utiliser à des fins industrielles de vastes terrains militaires (Val Ponzano — Colombiera — Pianazze) et un projet fut établi par Guido Ferro, Recteur de l'Université de Padoue, qui se retrouve dans le plan d'urbanisme. En même temps s'ébauchait un projet de zone « Apuo — Lunense » qui tomba toutefois en sommeil. Dix ans plus tard sur l'initiative des Chambres de Commerce et des Unions industrielles de La Spezia et de Massa-Carrare ainsi que du « Consorzio per la Zona Industriale Apuana » l'affaire

(1) (174) : l'organisation du marché.

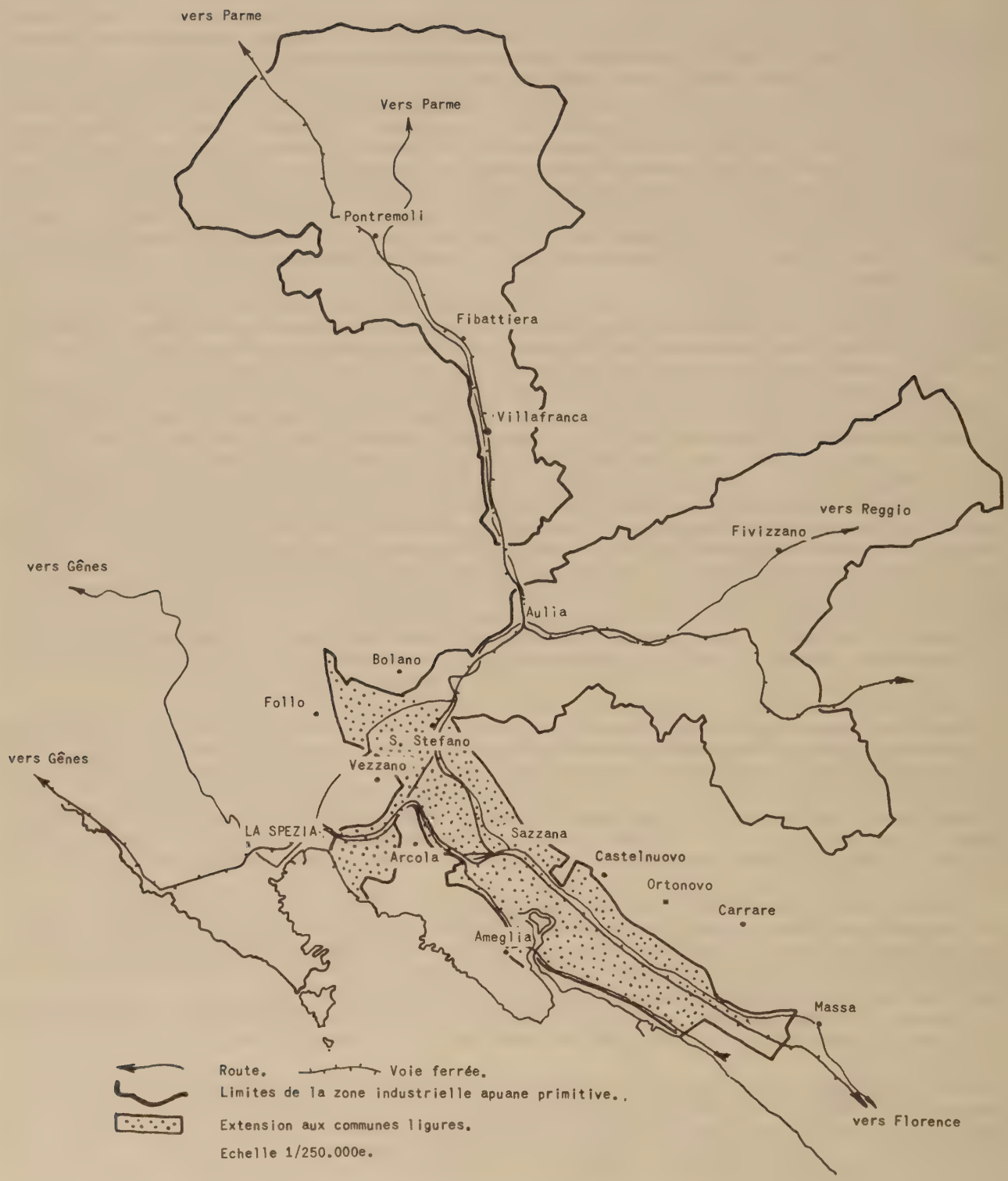
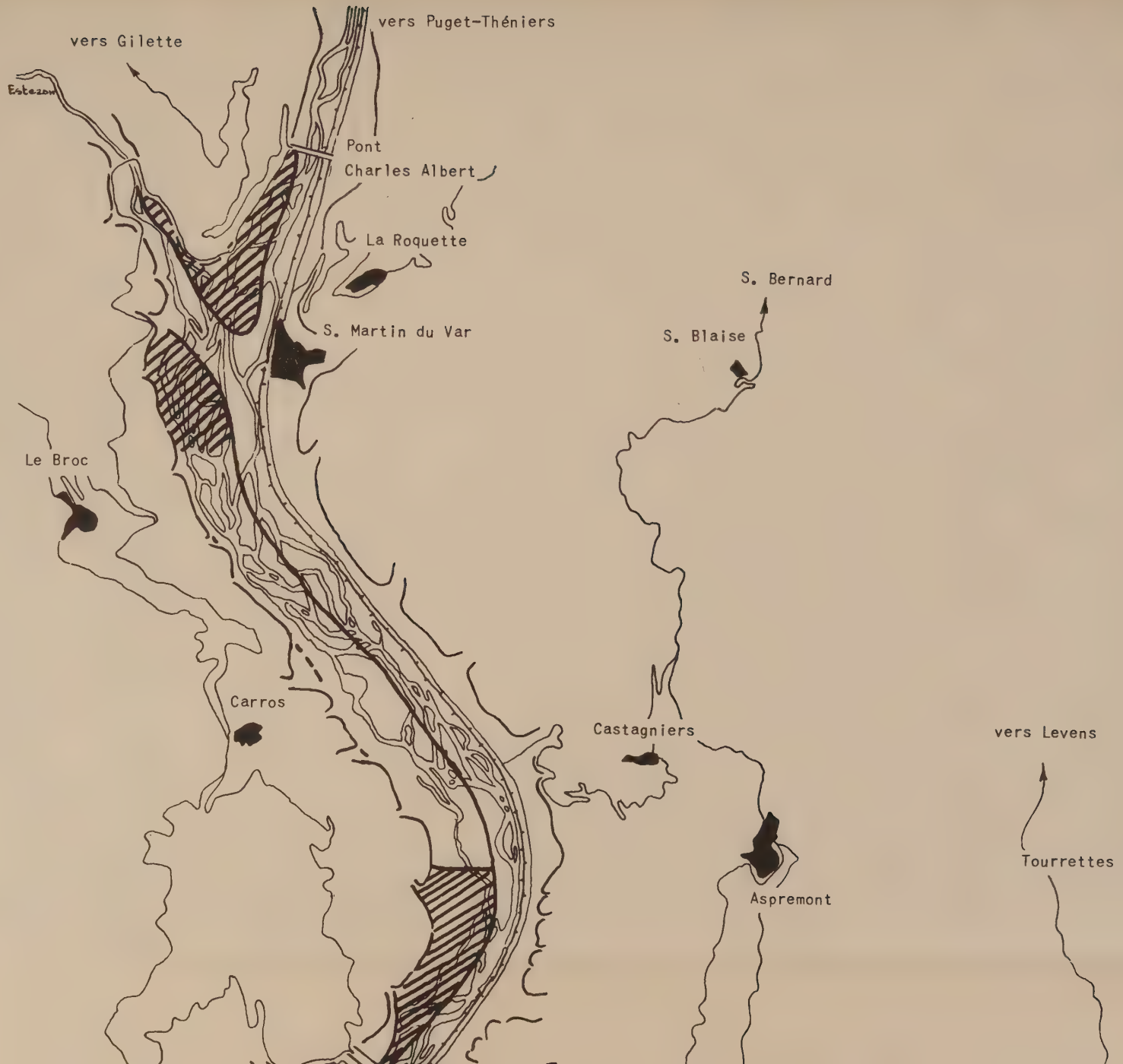


FIG. 36. — *La zone industrielle apuane et spezine.*


vers Puget-Théniers
vers Gilette
Estezon
Pont
Charles Albert
La Roquette
S. Martin du Var
S. Bernard
S. Blaise
Le Broc
Carros
Castagniers
vers Levens
Tourrettes
Aspremont

reprend vie et un vaste plan apparaît. Il s'agit à l'origine, dans le cadre d'une redistribution rationnelle de l'industrie italienne, de deux groupes de surfaces, le premier intéressant les communes internes de Pontremoli, Filattiera et Villafranca, le second affectant Aulla et Fivizzano au N, Carrare et Massa au S ; l'actuel projet relie ces deux éléments toscans par une longue bande ligure à laquelle participent Bolano, Follo, S. Stefano, Vezzano, Arcola, Sarzana, Ameglia, Castelnuovo, Ortonovo et, par-delà Arcola, la plaine spezine de la Migliarina.

Les Alpes-Maritimes portent un intérêt certain aux « industries propres ». Le programme préfectoral d'action pour 1960 :

1° estime tout à fait opportun de tenter d'implanter dans ce département des activités industrielles « qui viendront apporter un sang tout neuf à nos richesses traditionnelles ».

2° propose de favoriser les implantations nouvelles par une exonération de la part de patente revenant au département aux établissements procédant de telles créations, de transferts ou d'extensions avec le bénéfice d'une réduction des droits de mutation, des prêts du Fonds de Développement Economique et Social, de bonifications d'intérêts ou de la garantie de l'Etat pour les emprunts, de primes spéciales d'équipement, d'un agrément du Conseil de Direction du Fonds de Développement.

3° recommande la mise en œuvre d'une Société d'Etudes pour l'Equipement et l'Expansion Economique des Alpes-Maritimes (Expansam) au capital de 400 000 Frs à laquelle la Chambre de Commerce a déjà souscrit pour 50 000 frs et pour laquelle le Conseil Général est invité à voter un crédit de 160 000 [2].

Parallèlement la municipalité de St-Laurent-du-Var prend en 1959 la décision de réaliser un lotissement industriel de 5 ha sur le territoire de la commune, flanqué d'un gros ensemble H.L.M. ouvrier et desservi par une bonne route. Puis le projet s'étend a de vastes colmatages, plus en amont, sur la rive droite du Var. Enfin, à côté de l'installation I.B.M. s'ébauchent des initiatives analogues : la Texas Instrument Corporation acquiert 18 ha à Villeneuve Loubet et inaugure des fabrications de semi-conducteurs qui ambitionnent de mobiliser 1 500 personnes tandis que d'autres intentions similaires se manifestent notamment de la part de firmes pharmaceutiques et alimentaires (Aspro, conserves de viande, pâtes alimentaires, confiserie).

De la même façon Antibes réserve à l'industrie des espaces au voisinage de l'issue orientale de l'autoroute et dans la plaine marécageuse de la Brague pour un total de 100 ha. De même encore des réservations de 56 ha à la Gaude, de 20 à Contes, de 18 à Cannes, de 15 à Grasse, de 6 à Mouans Sartoux et de 4 à Sospel.

Ce sont là des initiatives que l'on ne saurait trop louer. Il est cependant remarquable que le projet de zone spezine puise son origine dans un souci d'expansion du trafic portuaire et si Gênes dirige des attaques au moins aussi violentes contre La Spezia que contre Savone ce n'est pas, peut être, sans raison qu'elle dénonce ses ambitions purement commerciales. Tout en reconnaissant la supériorité des mouvements des produits de masse, l'analyse consacrée en 1959 au port marchand par la Chambre de Commerce de La Spezia insiste sur le rôle croissant des marchandises diverses, sur l'indispensable fonction commerciale et sur les graves inconvénients du Col de Cisa, impraticable en hiver et qui est manifestement la route des colis, la voie ferrée se chargeant des pondéreux qui ne dépassent d'ailleurs guère le voisinage des quais puisque les surfaces industrielles y confinent [3].

D'autre part, c'est quand même à l'accueil que vont semble-t-il d'abord les complaisances des Alpes-Maritimes. Dans le rapport du Préfet « sur le budget de l'exercice 1961 et sur les perspectives d'avenir du département des A.-M., la vocation retenue pour première est de plaire et d'agrémenter la vie » et du plan d'aide à l'hôtellerie à celui des « balcons de la Côte d'Azur », en passant par la mise en valeur du patrimoine artistique et historique, l'éclairage, le fleurissement et la décoration arbustive des grandes routes, la construction de passerelles et de passages souterrains pour piétons en bord de mer, il semble bien que le tourisme se taille la part du lion. Les percées routières sont avant tout conçues pour drainer les hôtes temporaires, l'extension de l'aéroport est d'abord à leur usage, la création d'espaces verts au coup d'œil du passager. Antibes paraît avoir si bien oublié ses fonctions traditionnelles que lorsqu'elle élabore un plan de port touristique

(2) (55) : Plan d'expansion industrielle, pp. 53 sqq.

(75) Octobre 1963, Rassegna, p. XIII. Dans le parag. 13, Il porto sussidiario di Voltri e le istanze spezine e savonesi, le commentaire gênois relève que La Spezia espère une sérieuse croissance de son trafic de la mise en service des deux nouvelles autostrades Sestri Levante — Livourne et du Col de la Cisa qui améliorera nettement ses liaisons avec Milan : « La Spezia giustamente confida nei certi incrementi di traffico che deriveranno delle due arterie autostradali... Quest' ultima oltre a rendere molto piu agevoli le comunicazioni con la valle padana consentira alla Spezia di inserirsi sull' autostrada del sole e correlativamente nel sistema autostradale italiano. In particolare ne risultera un ingente beneficio nel collegamente con Milano ».

Dans le parag. suivant, 14, Le necessità di espansioni savonesi e gli interessi di Genova, perce la crainte de voir concurrencer Gênes dans sa fonction commerciale : « ... le migliori fortune dei porti di La Spezia e di Savona debbono essere conquistate con servizi competitivi di quelli genovesi, con la conquista di preferenze nell'entroterra, con attestazioni di maggiore avvedutezza nella scelta dei mezzi tecnici e non già sperando o nella nostra parziale impotenza o inducendo il governo a scegliere soluzioni che valgano, con atti imperativi, a metterci in condizione di inferiorità ».

— (95) : Il porto mercantile della Spezia.

la presse fait état « d'un rêve millénaire » [4]. Au demeurant, en dépit d'un projet d'avant port pétrolier il semble raisonnable de s'attendre à le voir vite éliminer : l'aménagement de l'Anse de St-Roch en hâvre de plaisance déchaîne aussitôt les imaginations vers les piscines, les club houses et tous les équipements susceptibles de faire éclore un second et plus parfait Juan-les-Pins; il faut s'attendre au transfert des tanks du Fort Carré dans les marécages de la Brague.

Bien des rivages rêvent d'abord de fructeux trafics, de facile exploitation du passant, de modes de tourisme inédits et de nouvelles clientèles, et il est significatif de voir fonder les plans de renaissance de la montagne intérieure sur sa mise en valeur touristique, bien que les expériences d'accueil de Borzonasca ne l'empêchent pas de se vider de 525 habitants entre 1951 et 1961, près du sixième de sa population, et d'en perdre encore 70 dans la seule année 1962 [5].

Le défaut de société industrielle pèse trop lourdement, peut être, pour que le problème du développement ose se poser ouvertement dans toute sa profondeur. Il ne suffit pas de maintenir quelques productions utiles au grand commerce ou d'attirer quelques établissements que le séjour d'agrément tolère. Il s'agit de construire un édifice industriel rationnel dont le défaut est pernicieux et, contrairement à ce que pourrait laisser supposer un raisonnement superficiel, l'opération est à la fois possible et favorable à une renaissance agricole et à une saine économie de l'accueil et du grand trafic.

Pour la construction d'une solide économie industrielle les matériaux ne manquent pas. D'abord l'obstacle des carences énergétiques s'atténue ou s'efface. Le front de mer n'est plus seulement générateur de négoce et, avec ses avantages climatiques, de séjour temporaire et fugitif. Il voit s'accroître son potentiel industriel du fait qu'il ajoute aux vertus de la rupture de charge l'ouverture sur les outre-mer pétroliers, ceux du proche orient — la crise de Suez l'a mis en évidence — en premier lieu, ceux d'Amérique mais aussi ceux du monde socialiste. Plus que jamais il fait office de mine d'un charbon pléthorique. Techniquement le relais nucléaire est en vue et les mines de l'Esterel sont un atout aussi bien que les déserts du haut pays des lieux plus indiqués que bien d'autres pour l'implantation de centrales.

Le manque de matières premières n'est pas plus grave. Sans parler même de la bauxite, ni du manganèse, ni des possibilités des salants la surabondance mondiale de fer est comparable à celle du charbon et là encore le port compense le défaut de gisements économiques. Le charbon est aussi une matière première comme le montre l'exemple de Savone et des Bormida. La conserverie peut prendre son essor d'un renouveau de la pêche en forme industrielle et d'un développement des vergers pour lequel il ne manque ni d'arguments ni de possibilités en ces domaines de contrastes propices aux variétés tardives aussi bien qu'aux précoces et les productions de sécano ne sont pas elles-mêmes à rejeter sans examen. On sait d'une part le bouleversement que peut apporter un seul chalutier bien équipé pour la pêche profonde et d'autre part la féconde recette que constitue le développement des industries alimentaires dans les pays de sous-développement classique pour les mettre à l'abri de la disparité de croissance des prix [6]. Jumelage des renaissances agricoles, à écoulement de masse et de prix stable cette fois et avec tous les avantages que comporte le système, et d'une industrie bien assise.

En dehors des transformations et du conditionnement des produits de la pêche et du champ, il reste un gros problème de rentabilité : aboutir à des prix concurrentiels et laissant des marges suffisantes pour tenter l'investissement et renverser la tendance au profit de l'industrie.

On a prévu le rajeunissement des industries traditionnelles et leur relai par des fabrications nouvelles de type léger et de luxe et ces orientations, manifestement pensées, sont judicieuses. On a également mis l'accent sur les positions sublittorales, c'est-à-dire sur l'arrière pays immédiat et cela aussi est judicieux puisque d'une part c'est en arrière du front de mer que tendent à s'effectuer spontanément les développements industriels et qu'il n'est pas question d'autre part, d'entraver l'essor de la fonction d'accueil. La compensation des rétrécissements des bases navales par mise à la disposition de l'industrie privée des bassins des arsenaux et l'implantation d'industries de transformation prend une allure systématique qui témoigne d'une administration avisée [7]. Ces orientations répondent aux handicaps qui procèdent des difficultés de circulation et des situations périphériques et qui se répercutent sur les coûts d'approvisionnement et de distribution actuels. Il n'est pas sûr qu'elles ne pêchent pas par excès de timidité et ne restent pas fortement subordonnées, dans l'étroitesse de leurs choix limitatifs, à des primautés tyranniques qui ne voient pas toujours clairement leur intérêt. Ces programmes qui constituent l'effort essentiel et le plus cohérent d'une politique d'expansion sont loin de traiter tous les cas et de couvrir tous les besoins. Sur un plan général les rapports entre la fonction d'accueil et

(4) F. Brugna : Le nouveau port d'Antibes, Nice Matin 20 nov. 1963.

(5) (28) Donne pour la population résidente : 3 315 habitants au 31 XII 1961 et 3 245 au 31 XII 1962, p. 37. Le recensement de 1951 donnait 3 840 résidents (23), p. 53.

(6) (157), p. 61.

(7) (56) :projets varois et toulonnais.

l'industrie manquent de profondeur et les conditions fondamentales d'une situation de juste concurrence entre secteur tertiaire et industrie sont négligées. Dans le détail l'architecture en touches de piano exige une gamme de recettes variées qui posent des questions de structure.

Il n'est pas impossible d'élargir les marchés en développant la consommation sur place avec un effet de descente sur la courbe des prix et en liaison avec un accroissement de l'accueil qui fournit la leçon. L'accueil est un commerce dont la clientèle vient consommer sur place et sa tare est le caractère saisonnier de son activité qui alourdit le paramètre mobile de ses coûts. Il multiplie ses efforts pour supprimer les morte-saisons. Une station qui y parviendrait atteindrait à la situation idéale. Mais une ville de population constante quoique faite d'éléments se succédant et se remplaçant fournirait un marché satisfaisant à n'importe quelle industrie urbaine et pas seulement à celles de l'accueil saisonnier. Les intérêts touristiques et industriels sont plus liés qu'on ne l'admet ordinairement.

La fonction d'accueil retentit d'autre part fortement sur le marché du travail industriel. Elle est à l'origine non seulement de la résidence de retraite qui accroît la consommation, d'autant plus que les retraités ne sont que pour une part des pensionnés d'Etat de ressources limitées, mais aussi du glissement vers les rivages méditerranéens d'éléments adultes et du développement de couches jeunes. Il y a là un principe de renouvellement du potentiel humain susceptible d'apporter à la fois des aptitudes techniques d'application immédiate et des optiques qui faisaient jusqu'ici défaut et qui sont spécialement propres à accroître l'efficacité des entreprises industrielles et à en favoriser la multiplication.

Les transferts d'installations en « Novese » constituent un danger pour Gênes. Sans doute les marges alexandrines constituent-elles un front traditionnel de contact. Mais justement, c'est un domaine de convergence des intérêts turinois, milanais et gênois et le poids comme le dynamisme des premiers est redoutable. Que l'on compte autant de sociétés piémontaises que de gênoises ayant implanté leurs établissements dans la province d'Alexandrie et deux fois plus de lombardes ne laisse pas d'inquiéter et quels que soient les projets d'association entre Gênes et Alexandrie [8]. L'utilisation de surfaces sublittorales serait plus prudente. Celles des vallées padanes du gênois occidental et surtout du Chiavarais, Fontanabuona en tête, qui n'attendent au fond que cela; nombre de bons esprits le pensent et l'insinuent discrètement mais non sans fermeté. Il est certain qu'un gros et coûteux effort de liaisons en est le prix : la Chambre de Commerce a le mérite d'en souligner la nécessité et l'urgence (Multedo-Albissola, Voltri-Ovada-Alexandrie, tunnel du Traso). L'indépendance n'est jamais trop chèrement acquise et miser exclusivement sur le port a son risque : la Lombardie regarde aussi ailleurs pour ses débouchés et les ambitions marchandes spezines sont bien étroitement liées à la camionale de la Cisa. Peut-être une association avec Savone assortie de préférences productives ici, notamment sur des bases de pétrochimie et de carbochimie susceptibles de développer les engrais et de relancer les textiles, commerciales et de direction là, serait-elle féconde. Le moment est venu pour Gênes de tisser un véritable réseau de liens sur les rivages qui l'encadrent et de répondre à sa vocation de capitale régionale où elle trouverait son intérêt.

Il en va de même pour Marseille qui a bien négligé le Var occidental. Prévoir le transfert du port marchand de Toulon dans l'anse du Brégaillon est bien. Asseoir les nouvelles surfaces industrielles sur des marchés gares également. Les fonder sur un potentiel de main-d'œuvre féminine est plus discutable en période d'imminence des rétrécissements de la base navale [9]. Il serait juste d'exploiter pleinement leur excellent raccordement au réseau ferroviaire de la Seyne à la ligne du couloir permien et, par-delà, à celle de Brignoles; grand temps aussi de donner tout leur élan aux salines et de ne plus limiter à l'extraction les gisements de bauxite. Le port marchand peut s'inspirer de l'exemple spezin pour s'équiper de puissantes centrales thermiques : on a choisi Brovès pour y implanter une usine nucléaire et elle peut avoir des applications pacifiques; il y a surtout le réservoir d'homme des campagnes dans un contexte de circulation économique. Au demeurant, il n'y a pas beaucoup plus loin de Toulon à Mazaugues que ne parcourent les bennes du téléphérique de S. Giuseppe de Cairo (25 km contre 18) et le vignoble est appelé à se rétrécir au profit du verger.

Les Riviéras du Ponant constituent enfin un cas. Côte d'Azur et Ponant ligure sont également en bout de ligne, et de plus, complémentaires. D'un côté abondance de main-d'œuvre élémentaire, d'espaces disponibles, dans le bas Impero et en aval de Taggia par exemple, une tradition et un embryon d'équipement portuaire et d'industries alimentaires. De l'autre le glissement des populations apportant un sang neuf, le gonflement de la connurbation littorale des développements universitaires engendrant une nouvelle génération dont on peut légitimement attendre une pression en faveur des activités productives, l'exemple des implantations récentes d'industries de la matière grise, des capitaux enfin. Il semble souhaitable que les frontières s'assouplissent pour favoriser l'enracinement et la croissance d'un ensemble industriel autochtone à double tonalité en ces domaines où viennent expirer les intérêts des métropoles encadrantes.

(8) (75) Mars 1963, Rassegna 14, Nuove industrie genovesi da Arquata a Novi, p. X. — Juin 1963, Rassegna 9, Si profila un consorzio fra Genova e Alessandria, p. VI.

En même temps qu'apparaissent des moyens et des solutions sur les plans local et régional on en voit se dessiner les insuffisances et s'affirmer des nécessités de plus vaste ampleur. Les arsenaux fournissent un premier exemple d'implantations nationales capables d'engendrer de véritables milieux industriels. Les efforts successifs des gouvernements italiens donnent une autre preuve de l'efficacité d'une intervention de l'Etat pour créer et pour maintenir des industries productives et elle serait assurément plus grande encore si elle renonçait à l'option en faveur d'une exportation de principe : la politique du chat qui court après sa queue n'est guère constructive et les bas salaires finissent par aboutir à des remontés de prix par recul sur l'abcisse de consommation. Les éclosions autochtones sont malaisés sinon impossibles dans un cadre concentrationniste qui interdit la formation du capital indigène. La construction d'une économie industrielle des rivages provençaux et ligures suppose à l'échelon national une décentralisation réelle, des crédits et des transports qui ne les désavantagent pas, le plein emploi et, à égalité de qualification, le relèvement des salaires les plus bas au niveau des plus élevés; plus généralement une politique résolue de rémunération du mérite, d'éducation sincère, d'impulsion directe en forme de créations exemplaires.

Est-ce trop demander ? Les techniques de redistribution des revenus et d'encouragement sans contrainte directe sont assez perfectionnées pour offrir des exemples de résultats remarquables et, encore une fois les intérêts des divers secteurs de l'activité ne sont pas plus antagonistes que le développement de régions différentes dans une optique de bien général. C'est dans cette perspective qu'il nous est arrivé d'être dur dans l'analyse et sévère dans les conclusions. Pour des raisons de proche cousinage aussi, il faut le dire. Une moindre parenté et davantage d'indifférence eussent incliné à moins de fermeté. C'est par attachement pour ces rivages de la Provence orientale et de la Ligurie qu'il a semblé nécessaire de débrider les plaies; avec l'espoir de provoquer la prise de conscience active de leurs possibilités et de leurs chances, qui reste la démarche première et indispensable.

BIBLIOGRAPHIE

L'étirement du secteur étudié, la multiplicité des activités mises en cause, les intérêts qui y sont liés, les caractères de l'accueil d'agrément, engendrent une littérature foisonnante mais de valeur inégale. La bibliographie s'éparpille dans une multitude de directions; dans beaucoup on ne peut que grapiller.

L'essentiel du travail procède de l'observation, de la familiarité avec le milieu, de l'élaboration et de l'interprétation de données quantitatives préalablement critiquées.

Il ne saurait donc être question que d'une orientation et une large part reviendra à la documentation fondamentale, le reste se bornant aux travaux d'intérêt strictement géographique et régional qui portent d'ailleurs chacun sa propre moisson d'ouvrages et de sources antérieurs.

DOCUMENTATION DE BASE

Outre les fonds archivés des grands dépôts nationaux, Paris et Turin, les meilleures sources sont constituées par les Archives départementales, les Préfectures, les Chambres de Commerce, les Chambres des Métiers, les Associations provinciales, portuaires et professionnelles, les Services fiscaux et de la main-d'œuvre notamment dans la Principauté de Monaco. Mentions spéciales pour la Direction Régionale de l'I.N.S.E.E. à Marseille, les services de l'Anagrafe en Italie, certains Musées et centres de Documentation : le Musée Masséna à Nice, le Centre de Documentation des A.-M. qui publie un résumé trimestriel des travaux d'intérêt local (« Recherches Régionales »), l'Institut d'Etudes Régionales Ligures de Bordighera (Studi Genuensi, Rivista Ingauna e Intemelia, Rivista di Studi Liguri, Giornale Storico della Lunigiana), la Societa Ligure di Storia Patria (Memorie dell' Academia Luniganese di Scienza, Lettere e Arti).

Les Instituts Statistiques offrent, en second lieu, des publications précieuses ainsi que les grandes administrations publiques et privées. Présentations différentes en France, pour laquelle on ne retiendra que les périodiques régionaux, et en Italie.

I. — INSTITUTS STATISTIQUES NATIONAUX

I.N.S.E.E., Direction Régionale de Marseille.

1) *Annuaire Statistique de la XI^e Région* puis *Provence-Côte d'Azur-Corse* puis *La France Méditerranéenne,* Annuel.
2) *Bulletin Régional de Statistique.* Trimestriel.
3) *Point Economique de la XI^e Région.*
4) *Situation démographique, économique et sociale de la région,* supplément annuel au Bull. Rég. Stat.

I.S.T.A.T., Rome.

5) Alcuni principali risultati della rilevazione delle forze di lavoro negli anni 1954-57. *Note Relazioni* n° 1, mars 1958.

6) *Annuario du Statistiche industriali.* Six vol., le dernier pour 1961 (1962).

7) *Annuario statistico del lavoro e dell'emigrazione.*

8) *Annuario statistico dell' assistenza e delle previdenze sociale.*

9) *Annuario dell' attivita edilizia e delle opere publiche.* 1961.

10) *Annuario di statistiche provinciali,* trois vol., le dernier pour 1961.

11) *Annuario statistico dei comuni italiani.* 1958.

12) *Annuario statist. della pesca e della caccia,* neuf vol., le dernier pour 1961 (1962).

13) *Ann. di stat. forestale 1960* (1961).

14) *Ann. di stat. zootechniche 1960* (1962).

15) *Annuario stat. del commercio interno.*

16) *Ann. Stat. dell' istruzione italiana.*

17) *Ann. stat. della navigazion marittima.*

18) *Ann. stat. culturali.*

19) *Attrezatura alberghiera in Italia al 1° gennaio 1961* (1962).

20) *IV^e Censimento generale dell'industria e del commercio,* 16 octobre 1961. Vol. 1 : Imprese, Unità locali Addetti, Dati provisori per comune. 1962.

21) *III^e Censimento generale dell' industria e del commercio,* 5 nov. 1951 (1954-58).

22) *Censimento generale della popolazione 1951.* Vol. 1. Provincia di Genova, fasc. 29; Provincia di Imperia fasc. 30; Provincia di La Spezia, fasc. 31; Provincia di Savona, fasc. 32.

23) *Comune e loro popolazione ai censimenti dal 1861 al 1951.* (1960).

24) Indagine sul parco macchine par la lavorazzione dei metalli. *Note e Relazioni,* n° 12, 1960.

25) Indagine stat. sui bilanci di famiglie non agricole negli anni 1951-1954. *Ann. di Stat.* seria VII, vol. II.

26) Indagine sulle sceltesholastiche e professionali degli alunni delle scuole medie inferiori. *Note e relazioni,* n° 6, 1959.

27) Indagine stat. sullo sviluppo del reddito nazionale dell' Italia dal 1861 al 1956. *Ann. di stat.,* vol. 9.

28) *Popolazione e circoscrizioni amministrative dei comuni 1963.*

II. — PUBLICATIONS OFFICIELLES DIVERSES

29) Alpes-Maritimes, *Monog. agricoles départ.,* n° 6. Min. agricult. *Document. Franç.* Paris 1958.

30) *Annali di Agric. Indust. e Commercio.* Turin 1962.

31) *Annali Idrologici 1958.* Parte 1 et 2. Serv. Idrol. Min dei Lavori pubblici, Sez. auton. del Genio Civile Genova.

32) *Annuario stat. della emigrazione italiane del 1876 al 1925 con notizie sull'emigrazione negli annui 1869-75* Comm. Gener. dell' emigraz. Rome 1926.

33) *Atti della Commiss. per il piano regolatore dei porti del Regno.* Vol. I, relazione riassuntiva : Porti del Mare Tirreno. Min. Lavori publici. Bergame 1910.

34) *Bacini con foce al littorale Tirennico dal Roja al Magra.* Serv. Idrog. Min Lav. Pubbl. Sez. auton. del Genio Civile. Genova. Fasc. IV n° 24.

35) *Censimento industriale e commerciale 1937-1940.* Rome 1942.

36) *Censimento indust. e Commerc. 1927 nella provincia di Genova.* Gênes 1928.

37) *Censimento degli opifici e della imprese indust.* 1911. Rome 1913.

38) *Correnti periodiche di migrazione interna in Italia durante il* 1905. Rome 1907.

39) *Dati caratteristici dei corsi d'acqua italiani.* Publ. Serv. Idrol. Min. dei Lav. Pubblici. Sez. auton. Genio Civ. Genova nº 17.

40) *Enquête agricole,* 2° série : enquêtes départ, 24° circonscript. : Basses-Alpes, Var, Alpes-Maritimes, Min. Agric. Commerce et Trav. Publ. Paris 1868.

41) Impianti per l'utilizzazione delle forze idrauliche nel bacino del fiume Roja. *Ann. Cons. Sup. delle Acque* 1921.

42) *Industria italiana a la metà del seccolo XX.* Cofindustria. Rome 1953.

43) *Industria Meccanica italiana alla fine dell'anno 1961.* Comm. indagine e studi sull'indust. meccanica. Rome 1962.

44) *Journal de la Principauté de Monaco.*

45) *Movimento delle navigazione nei porti del Regno 1863-1889.* Min. Agric. Ind. Comm. puis Min. della Marina puis Min. delle Finanze. Turin, Florence, Rome 1864-90.

46) *Notizie I.R.I.* — Rome 1956-60.

47) Notizię sulle condizioni industriali, in *Annali di Statistica,* serie IV : Provincia di Porto Maurizio, fasc. 43.

48) *Id., id., id.,* Provincia di Genova, fasc. 58.

49) *Il., id., id.,* Prov. di Pavia, fasc. 66.

50) *Id., id., id.,* Prov. di Massa e Carrara, fasc. 68.

51) *Notizie sopra alcune industrie.* Rome, 1878.

52) *Notizie e studi sull'agricoltura, 1877.* Rome, 1879.

53) *Notizie sui porto marittimi italiani raccolte dalle ingenieri del Genio Civile* E. Cohen-Cagli e C. Bernardini. Min Lav. Pubblici. Milan, 1905.

54) *Precipitazioni medie mensili ed annui e numero dei giorni piovosi per il trentennio 1921-1950.* Serv. Idrol. Min. Lav. Pubblici Sez. auton. Genio Civile Gênes.

55) *Programme d'action pour l'embellissement et l'équipement des Alpes-Maritimes.* Préfect. des A.-M. 1961.

56) Provence-Côte d'Azur. Plan régional de développement et d'aménagement. *J. O. de la République Française,* nº 1185. 1961.

57) *Rapport du Préfet sur le budget d'exercice 1961 et sur les perspectives d'avenir du département des Alpes-Maritimes.* Préfect. des A.-M. 1961.

58) *Rapport sur l'activité du Comité Supérieur de Coordination du Plan durant le 1er semestre 1961.* Min. d'Etat, Comm. Général au Plan. Monaco 1961.

59) *Recueil des Actes Administratifs. Préfect. Alpes-Maritimes.*

60) *Relazione intorno alle condizioni dell'agricoltura nel quinquennio 1870-74.* 4 vol. Rome, 1876-79.

61) *Relazione sul commercio e l'industria della provincia di Genova al Signor Ministro dell'Agricolt.* Indust. e Commercio approvata della Camera il 4 Gennaio 1864. Camera Com. ed Arti della Prov. di Genova. Turin, 1864.

62) *Sistemazione della siderurgia italiana.* Rome, 1962.

63) *Situation économique du département du Var.* Comité varois de productivité et d'expansion économique. Préfect. du Var, 1955.

64) *Spopolamento montana in Italia.* Indagine geografico-economico-agraria. Istit. Naz. Economia agraria. Milan-Rome, 1932.

65) *Statistica dell'emigrazione all'estero 1876-90.* Rome, 1877-91.

66) *Statistica del Regno d'Italia.* Popolazione. Censimento generale 31. XII. 1861. 3 vol. Turin-Florence, 1864-66, puis série des recensements, généralement décennaux.

67) *Statistica del Regno d'Italia.* Popolazione. Censimento degli antichi stati sardi. 1er janvier 1858. Turin, 1862.

68) *Statistica del Regno d'Italia,* Industria mineraria Relazioni degl'ingenieri del real corpo delle miniere. Florence, 1868.

69) *Statistique agricole de 1814.* Comité Travaux hist. et scient. Section hist. moderne et contemp. Notices, inventaires, documents. II. Paris, 1914.

70) *Sviluppo delle ferrovie italiane del 1839 al 31 Dicembre 1926.* Min communic. ferrov. dello Stato. Rome, 1927.

71) *Var. Monographies agricoles départ.* nº 83. *Min. agric. Document. française.* Paris, 1958.

III. — CHAMBRES DE COMMERCE, ASSOCIATIONS, COMITÉS RÉGIONAUX

Périodiques.

72) *Bulletin de la Chambre de Commerce du Var.*

73) *Commercio italiano con l'estero attraverso il porto di Genova.* Consorzio auton. del porto di Genova.

74) *Compendio statistico della provincia di La Spezia.* Camera di Comm., Indust. ed agric. La Spezia. Ufficio provinciale di statistica.

75) *Compere di San Giorgio.* Camera di Comm., indust. e agr. di Genova.

76) *Fiches d'information touristique.* Comité région. Tourisme Riviera-Côte d'Azur.

77) *Genova in Cifre.* Camera Comm. indust. e Agric. di Genova.

78) *Liguria : Rassegna mensile di attivita ligure.* Cam. Comm. in e agric. Genova.

79) *Notiziario economico della provincia di Savona puis Savona economica.* Camera Comm. ind. e agric. Savona.

80) *Notizie statistiche.* Associazione fra le società italiane per azioni. Rome.

81) *Porto di Savona,* Ente Portuale Savona-Piemonte.

82) *Porto di Genova.* Consorzio auton. del porto di Genova.

83) *Rassegna Commerciale.* Camera Comm. ind. e agric. di La Spezia.

84) *Riviera dei Fiori.* Camera Comm. ind. e agric. Imperia.

85) *Revue du Commerce et de l'Industrie de la Côte d'Azur.* Chambre de Commerce Nice-Côte d'Azur.

Etudes.

86) *Aménagements routiers à réaliser dans le département du Var.* Syndicat Communes du littoral varois. Mairie d'Hyères, 1956.

87) *Alcuni problemi economico agrari della riviera ligure; raccolta di studi.* Camera Comm. ind. e agric. Imperia.

88) *I caratteri e le condizioni della provincia.* Camera Comm. ind. e agric. di Savona, 1959.

89) *Le département du Var.* Mairies et Chambres de Comm., mai 1956.

90) *L'Economia Genovesa e la Camera di commercio negli anni 1957-58.* Camera Comm. ind. e agric. Genova.

91) *Guida Giuridico-economico per gli investimenti nelle zone depresse della provincia di Genova.* Camera Comm. ind. e agric. Genova 1963.

92) *Liguria agricola zona depressa.* Consulta regionale agricola e forestale della Liguria. Gênes, 1950.

93) *Piano per lo sviluppo economico dell'apennino genovese mediante la sua valorizzazione turistica.* Camera Comm. ind. e Agric. di Genova. 1954.

94) *Porto di Genova dal 1900 al 1950.* Consorzio auton. del porto di Genova. 1951.

95) *Il porto mercantile della Spezia.* Camera Comm. ind. e agric. La Spezia. 1959.

96) *La provincia di Genova; lineamenti della struttura economica e demografica.* Camera Com. ind. e agric. Genova 1960.

97) *Quadro economico della regione ligure; elementi statistici per il piano territoriale della Liguria.* Unione regionale delle camere di Com. ind. e agric. della Liguria. 1960.

98) *Quadro economico della provincia di Genova.* Camera Com. ind. e agric. di Genova. 1960.

99) *Quadro economico della provinsia di Imperia.* Camera di Com. ind. e agric. della provincia di Imperia. 1960.

100) *Quadro economico della provincia di La Spezia.* Camera di Com. ind. e agric. di La Spezia. 1960.

101) *Quadro economico della provincia di Savona.* Camera di Com. ind. e agric. della provincia di Savona. 1960.

102) *Quadri statistici.* Camera Com. ed. arti di Genova. Gênes, 1869.

103) *Rapport du Comité Supérieur du Tourisme.* Monaco, 1963.

104) Ruffini :*la funzione del porto di Genova e la struttura del suo traffico.* Bull. Consorzio Auton. Porto di Genova. 1958.

105) *Sviluppo dell'economia nella provincia di Savona.* Camera Com. ind. e agric. Savona. 1960.

106) *Viabilità nella provincia di Genova.* Camera Com. ind. e agric. Genova. 1959.

LIVRES ET ARTICLES

107) *Annuaire Calmette.* Nice; à partir de 1860.

108) Aicardi G. : La popolazione nella Riviera Ligure dal 1851 al 1901. *Rivista Geog. Ital.* XX fasc. I.

109) D'Alauro O. : Il problema industriale di Genova. *Publ. dell'Ufficio Studi Sociali e del Lavoro del Comune di Genova.* Gênes, 1960.

110) D'Alauro O. : Ligurie. *Communauté du charbon et de l'acier.* Haute Autorité. Luxembourg, 1960.

111) Antoni A. : *Les industries du bâtiment dans l'économie française.* Fédér. Nation. des Soc. Coopér. de production du bâtiment, des travaux publics et des matériaux de construction. Paris, 1953.

112) Armand J. M. : Les bauxites du Var et leur exportation par Toulon. *Mémoire Inst. Techn. Sup. de Marseille.* Marseille, 1942.

113) Arman : Les industries de la fonderie dans la XI[e] région. *Rev. Chambre de Comm. Marseille, nov.* 1951.

114) Bacchi R. : La crisi economica del 1853-54 nel Regno di Sardegna. *Rivista Studi Econ.* Juin 1936.

115) Barbagallo C. : *Le origine della grande industria contemporanea.* Florence, 1951.

116) Barbieri G. : I porti d'Italia. *Memorie Geog. Econom.* Vol. XX. 1959.

117) De Bartolomeis L. : *Notizie topografiche e statistiche sugli stati sardi.* 5 vol. Turin, 1840-47.

118) Beaujeu Garnier J. : L'industrie italienne et ses perspectives. *Ann. de Géogr.,* 1949, pp. 193-211.

119) Benevent E. : La vieille économie provençale. *Rev. Géogr. Alpine,* 1938.

120) Benevent E. : Le climat des Alpes françaises. *Mémorial Office Nat. Météorol.* Paris, 1926.

121) Benevent E. : La catastrophe de Roquebillière. *Rev. Géogr. Alpine,* 1927.

122) Beniamino O. : Nice carrefour aérien international. *Rev. Géogr. Alpine.* 1958. II.

123) Beniamino O. : Grasse centre mondial des matières premières aromatiques. *Rev. Géogr. Alpine.* 1957.

124) Beniamino O. : Nice et Antibes capitales azuréennes de la fleur coupée. *Rev. Géogr. Alpine.* 1958. III.

125) Bergeaud J., Cadière Ch., Corroy G., Vedrine M. : La loupe de glissement du quartier de Sophia; communes de Beaulieu et de Villefranche-sur-mer. *Travaux Labo. Géologie Fac. des Sciences de l'Univ. d'Aix-Marseille,* t. VI, 1959.

126) Bertin R. A. : *Les conventions Franco-Monégasques.* Monaco, 1946.

127) Bertolani M. : I giacimenti cupriferi nelle ofioliti di Sestri Lavante. *Periodico di mineralogia.* 1952.

128) Birot P. : Les grands traits de la structure et du relief de l'Apennin. *Ann. de Géogr.,* 1939, pp. 22-40.

129) Birot P. et Dresch J. : La méditerranée et le Moyen Orient, t. I, *La Méditerranée Occidentale.* Paris, 1953.

130) Blache J. : Site et développement de la ville de Nice. *Annales Cent. Universit. Médit. Nice,* 1959-60, vol. XIII.

131) Blanchard F. : Mémoire sur la mine de Tende ou de Vallauria (ancien Comté de Nice). *Rev. Universit. des Mines, de la Métallurgie des Travaux Publics, des Sciences et des Arts appliqués à l'industrie.* XXVII. 1870.

132) Blanchard M. : *Les routes des Alpes Occidentales à l'époque napoléonienne* (1796-1815); essai d'étude historique sur un groupe de voies de communications. Grenoble, 1920.

133) Blanchard R. : Trois grandes villes du Sud-Est : Lyon, Marseille et Nice. *Recueil Trav. Inst. Géogr. Alpine.* VI. 1918.

134) Blanchard R. : L'industrie des chaux et ciments dans le Sud-Est de la France. *Rev. Géogr. Alpine,* 1928.

135) Blanchard R. : L'économie actuelle des Alpes-Maritimes. *Procès-Verbaux Mens. de la Société Scientif. du Dauphiné.* Janv. 1948.

136) Blanchard R. : Inventaire industriel de la région alpine. *Congrès de l'Econ. alpine.* Grenoble, 1954, t. I.

137) Blanchard R. : *Les Alpes occidentales,* t. IV, *Les Préalpes françaises du sud,* 2 vol.; t. V, *Les grandes alpes françaises du Sud,* 2 vol.; t. VII, *Essai d'une synthèse.* Grenoble-Paris, 1945-56.

138) Blanchard R. : *Le Comté de Nice,* Etude géographique. Paris, 1960.

139) Bonifassi : *Memorie statistiche.* Turin, 1822.

140) Bonnet de la Tour : *Les arsenaux de la marine.* Paris, 1950.

141) Bordet : Etude géologique et pétrographique de l'Estérel. *Bull. Explic. Carte Géolog. de France.* Paris, 1951.

142) Bosan F. : *Monaco, ville blanche.* Monaco, 1941.

143) Bossolasco M. : Il regime termico superficiale dei mari ligure e tirreno. *Geofisica pura e applicata,* vol. 27, 1954.

144) Bossolasco M. : Le precipitazioni determinate dalle depressioni sul golfo di Genova. *Geofisica e Meteorologia.* Vol. III, 1955, n° I et II.

145) Bourcart J. : La Méditerranée et la révolution pliocène. Livre à la mémoire du Prof. Fallot, t. I. *Soc. géol. de France.* Paris, 1950-62.

146) Boyer M. : Le tourisme dans le Sud-Est français. *Comité trav. hist. et scient. Section Géogr.,* t. LXX. 1958.

147) Bratianu G. I. : *Recherches sur le commerce gênois dans la Mer Noire au XIII^e siècle.* Paris, 1929.

148) Braudel F. : *La Méditerranée au temps de Philippe II.* Paris 1949.

149) Bravard Y. : Le dépeuplement des hautes vallées des Alpes-Maritimes. Ses caractères, ses conséquences démographiques, économiques et sociales. *Rev. Géogr. Alpine,* 1961.

150) Brizzi E., Galliano A. : *Il porto di Savona dalle origine al 1950.* Gênes, 1951.

151) Brusa A. : L'industrializzazione del centro portuale di Genova. *Bollet. Offic. del Cons. auton. del porto di Genova,* n° 10, oct. 1953.

152) Brusa A. : La pianura ortofrutticola di Albenga. *Istit. Geogr. Facoltà di Economia e Commercio dell' Università di Genova.* Gênes, 1956.

153) Buffa G. : *L'universita dell'arte vitrea di Altare.* 1897.

154) Burnet L. : *Villégiature et tourisme sur les côtes de France.* Paris, 1963.

155) Caravel L. : *Compte social du revenu national 1958.* Monaco, 1959.

156) Carone G. : Bilancio turistico della Liguria. Studi e Monogr. della Soc. Ital. di Economia, *Démogr. e Stat.,* n° 9, 1960.

157) Carrère P. et Dugrand R. : *La France Méditerranéenne.* Paris, 1960.

158) Carpi L. : *Statistica illustrata dell'emigrazione all'estero nel triennio 1874-76 nei suoi rapporti coi problemi economico-sociali.* Rome, 1878.

159) Carpi L. : *Dell'emigrazione italiana all'estero nei suoi rapporti coll'agricoltura, coll'industria e col commercio.* Florence, 1871.

160) Casalis G. : *Dizionario geografico, storico, statistico commerciale degli stati di S. M. il Re di Sardegna.* 26 vol. Turin, 1835-54.

161) Ceccarelli H. : La basse vallée du Var : travaux d'endiguement et de colmatage. *Recherches Régionales.* 1962. I.

162) Cerulli F. : *Correnti di traffico tra l'Europa centrale e il porto di La Spezia.* La Spezia, 1959.

163) Cevasco G. : *Statistique de la ville de Gênes,* 2 vol. Gênes, 1838.

164) Chabrol de Volvic : *Statistique des provinces de Savone, d'Oneille, d'Acqui et partie de la province de Mondovi formant l'ancien département de Montenotte.* Paris, 1824, 2 vol.

165) Chardonnet J. : La côte française de Marseille à Menton. *Bull. Soc. Geogr. Egypte,* 1950.

166) Chardonnet J. : *Les massifs anciens provençaux, étude morphologique.* Paris, 1952.

167) Chatelain A. : Essai sur une géographie du bâtiment et des travaux publics en France. *Rev. Géogr. de Lyon,* 1959, III.

168) Cipolla C. M. : Agli inizi della revoluzione industriale nell'economia ligure, in Genova, uomini e fortune. *Publ. della Soc. di Assicurazione e Reassicurazione Levante.* Gênes, 1956.

169) Cosentina A. : Le industrie di Genova. *Fac. d'Econom. Universit. Gênes,* 1955.

170) Cuneo N. : *Storia dell'emigrazione italiana in Argentina.* 1810-1870. Milan, 1940.

171) Dagnino I. : Le precipitazioni nevose nel versante ligure delle Alpi e degli Apennini. *Geofisica e Meteorol.* Vol. I, 1958, n° 6.

172) Dalmasso E. : Nice, station touristique et grande ville régionale. *Information Géogr.,* 1963, II.

173) Dalmasso E. : La crise de l'hôtellerie niçoise. *Recherches Régionales,* 1962, II.

174) De Favitski : *Le problème du jasmin à Grasse.* Mémoire stage Ecole Nationale Administration. Paris, 1953.

175) De Lalande : *Voyage en Italie fait en 1765-66.* Paris, 1786.

176) Denis A. : *Promenades à Hyères.* Toulon, 1853.

177) *Descrizione di Genova e del Genovesato.* Gênes, 1846.

178) Dessus G., George P., Weulersse J. : Matériaux pour une géographie volontaire de l'industrie française. *Cahiers Fondation Nation. Sciences Polit.,* n° 7, Paris.

179) Devun J. : Le camping forme nouvelle de la fonction d'accueil : l'exemple de la Côte d'Azur entre Cannes et Menton. *Comité Trav. hist. et scientif. Section Géographie,* t. LXXI, 1958.

180) Devun J. : Les origines de la vie de saison sur la Côte des Maures et de l'Estérel. *Recherches Régionales,* 1964, I.

181) Duby J. : Société et civilisation dans le pays niçois à la fin du Moyen Age. *Ann. Centre Univ. Médit.,* n° du centenaire du rattachement. Nice, 1959-60.

182) Dugelay A. : Les déboisements et reboisements dans les Alpes-Maritimes. *Rev. Géogr. Alpine,* 1943.

183) Dugelay A. : Le retour à la terre et le problème sylvo pastoral dans les Alpes-Maritimes. *Rev. des Eaux et Forêts,* LXXXI, 1943.

184) Dugelay A. : Les terrains de parcours, pâturages et alpages des Alpes-Maritimes. *Bull. Fédér. Française d'économie alpestre.* Nouv. série, n° 6, 1956.

185) Estienne P. : Les averses méditerranéennes extensives de novembre 1951 dans le Sud-Est de la France. *Rev. Géogr. Alpine,* 1952, II.

186) *Fatturato e dipendenti di Società italiane;* i dati forniti dalle 161 imprese che su 330 interpellati hanno risposto a un'inchiesta diretta svolta da 24 ore. 24 Ore, 16 Novembre 1963.

187) Fauchet : *Statistique du département du Var.* Paris, 1800.

188) Fel A. : Les montagnes de Ligurie, essai sur la formation d'un relief. *Rev. Géogr. Alpine,* 1962, III.

189) Felloni G. : Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX. *Archivio econom. dell' unificazione italiana,* Série II, vol. IV, Turin, 1961.

190) Fermi G. : Le zone industriali dei porti liguri. *Bollet Uffic. Consorzio auton.* Porto di Genova. Oct. 1948.

191) Ferro G. : Osservazioni sulla distribuzione, le forme di insediamento e le attività della popolazione nella provincia di Savona. *Suppl. au Bollet. Stat. della Camera di Comm, agr. e indust di Savona.* 1951.

192) Ferro G. : Savona, in *Annali di Ricerche e studi di Geog.* Avril, juin 1952.

193) Ferro G. : Le trasformazioni industriali delle alte vallate della Bormida. *Rivista Geogr. Ital.* Mars 1958.

194) Ferro G. : Vita industriale e vita rurale nell'alto baccino delle Bormida. *Notiziario della Camera di Comm. ind. e agric. di Savona,* oct.-nov. 1958.

195) Ferro G. : Gli insediamenti industriali dell'alto bacino delle Bormida. *Atti della storia Patria,* vol. XXXI Savone, 1959.

196) Fodere F. E. : *Enquête dans les Alpes-Maritimes en 1803.* Msc. 1807.

197) Fodere F. E. : *Histoire topographique, physique, naturel, agraire, médicale, politique et morale ou Statistique du département des Alpes-Maritimes.* Msc. Nice, 1803.

198) Fodere F. E. : *Voyage aux Alpes-Maritimes.* Paris, 1820, 2 vol.

199) Foncin P. : *Les Maures et l'Estérel.* Paris, 1910.

200) Foncin M. : La culture et le commerce des fleurs et primeurs sur la Côte d'Azur. *Ann. de Géogr.,* 1916.

201) Frere E. : *Rapport sur l'affaire Société Immobilière de Monaco.* Monaco, 1931.

202) Formentini U. et Valenti : *La Spezia e la sua provincia.* La Spezia, 1931.

203) Gabet P. : Une tentative d'évaluation du travail de l'érosion sur les massifs montagneux qui dominent la plaine du Pô. *Rev. Géogr. Alpine,* 1960.

204) Gaignebet J. B. : Les chantiers de construction navale de la Seyne. *Rev. Géogr. Alpine,* 1948, III et IV.

205) Gazza E. : *Ansaldo,* 1853-1953. Gênes, 1953.

206) George P. : Les sols et les forêts en région méditerranéenne. *Ann. de Géogr.,* 1953.

207) George P. : Quelques problèmes géographiques de l'analyse d'une population locale en économie industrielle. *Bull. Inst. Internat. de Stat.,* t. XXXIV, 3e livraison. Rome, 1954.

208) Gioffredo P. : *Storia degli Alpi Marittimi.* Turin, 1829, 7 vol.

209) Giordan : Le rôle des notaires de Villefranche dans la vie maritime d'autrefois. *Bull. Comité de document. de la Marine,* Région Méditerranée-Côte d'Azur, 1961.

210) Giordano : *L Maresca e il centenario del porto di Oneglia.* Gênes, 1926.

211) Girardeau : *La migration humaine à Monaco.* Monaco, 1962.

212) Giuglaris : L'évolution de l'horticulture dans les Alpes-Maritimes depuis 1860. *Annales du Centre Univ. Méditerr.* Nice, vol. XIII, 1959-60.

213) Goby : Huiles essentielles et matières premières aromatiques de Grasse. *Rev. du Comm. et de l'indust. de la Côte d'Azur,* 1962.

214) Goguel J. : Description tectonique de la bordure des Alpes de la Bléone au Var. Mémoires expl. *Carte géol. de France.* Paris, 1956.

215) Gouvernet C. : Synthèse structurale de la région toulonnaise. *Trav. Labo. Géol.* Fac. des Sciences Univ d'Aix-Marseille.

216) Gouvernet C. : Tectonique des massifs hercyniens de la région de Toulon. *Comptes Rendus Congrès Géolog. internat.* XIX session, Alger, 1953.

217) Graves Ch. : *Gros jeu, histoire secrète de Monte-Carlo.* Paris.

218) Gribaudi D. : La geografia di singole aziende industriali *Atti del XV° Congresso Geogr. Ital.* Turin, 1952.

219) Gueirard S. : Description pétrographique et zonéographique des schistes cristallins des Maures. *Trav. Labo. Géolog.* Fac. des Sciences Univ. d'Aix-Marseille, t. VI, 1959.

220) Guglielmino E. : Genova dal 1814 al 1849; Gli sviluppi economici e l'opinione pubblica. *Atti della Regia Deputazione di Storia Patria per la Liguria.* Serie del Risorgimento. Vol. IV, Gênes, 1948.

221) Herbin P. E. : *Statistique générale et particulière de la France et de ses colonies avec une nouvelle description topographique, physique, agricole, politique, industrielle et commerciale de cet Etat.* Paris, 1808, 7 vol.

222) Hermitte J. E. : Les déluges de l'automne 1951. *Congrès Stés savantes,* Cannes, 1952.

223) Hermitte J. E. : Problèmes de l'ancienne économie agricole méditerranéenne : le cas des Alpes-Maritimes. *Nice Historique,* oct.-déc. 1953.

224) Hermitte J. E. : Le complexe de Sestri-Multedo et l'extension du port de Gênes. *Méditerranée.* Avril-sept. 1960.

225) Hermitte J. E. : L'aménagement routier des rivieras française et italienne. *Méditerranée.* Août-sept. 1961.

226) Hermitte J. E. :Le trafic maritime italien en 1960 et les ports ligures. *Méditerranée.* Juillet-sept. 1962.

227) Hermitte J. E. : Les nouvelles usines de Berre et leur influence sur le genre de vie des communes voisines. *Bull. de la Sté de Géogr. de Marseille,* 1939.

228) Hildesheimer E. : Les voies de communications dans l'ancien Comté de Nice depuis la réunion à la France jusqu'en 1940. Archiv. A.-M., répert. numérique de la série S. par L. Imbert et C Bianchi. Cannes, 1959.

229) Imbert L. : Les routes des Alpes-Maritimes sous le régime napoléonien. *Nice Hist.*, 1942, I et II.

230) Imbert L. : L'émigration temporaire dans l'ancien Comté de Nice. *Nice Hist.*, 1946.

231) Imbert G. : Esquisse de l'activité économique des Alpes-Maritimes. *Publ. de la Chambre de Comm. de Nice-Côte d'Azur*, 1958.

232) Izard E. : *Histoire économique de la Principauté de Monaco.* Monaco, 1907.

233) Jacobini A. : *L'industria meccanica italiana.* Rome, 1948.

234) Jaja A. : *Il porto di Genova. Publ. del Consiglio Nazion delle Ricer.* Rome, 1936.

235) Janunsen A. : Italian shipping and ship building during 1954. *Scandinavian shipping gazette*, janv. 1955.

236) Jean C. : *Monographie agricole du département des Alpes-Maritimes.* Nice, 1937.

237) Juillard E. : La Côte des Maures. Son évolution économique et sociale depuis cent ans étudiée dans la région de Saint-Tropez. *Rev. géogr. alpine*, 1957, II.

238) Juge V. : *Mémoire pour l'annexion du Comté de Nice à la France.* Nice, 1859.

239) Kayser B. : *Villes et Campagnes de la Côte d'Azur.* Monaco, 1957.

240) Kayser *B.* : Les facteurs de la décadence de la montagne niçoise. Notes sur l'évolution de la Bollène-Vésubie. *Rev. géogr. alpine*, 1959, III.

241) Labande L. H. : *Annales de la Principauté de Monaco.* Monaco, 1939.

242) Lacoste Y. : Aspects géographiques généraux des industries de la construction. *Ann. de Géogr.*, mars-avril 1959.

243) Lacoste Y. : L'industrie du Ciment. *Ann. de Géogr.*, 1957.

244) Laferrere M. : Introduction à l'urbanisme industriel. *Rev. géogr. de Lyon*, 1963, I.

245) Lambert G. : Histoire de Toulon. *Bull. Académ. Var*, 1884-92.

246) Langlois M. : L'industrie des travaux publics. *Economie et Politique.* Janv. 1958.

247) Lanteaume M. : Schema structural des Alpes-Maritimes franco-italiennes. *Bull. Soc. Géographes français*, 1958.

248) Latouche R. : *Histoire du Comté de Nice.* Paris, 1932.

249) Laye Y. : *Circulaire d'information sur la Principauté de Monaco.* Monaco, 1962.

250) Laye Y. : *Le guide fiscal monégasque.* Alger, 1960.

251) Lee E. : *Notice sur Hyères et Cannes.* Toulon, 1857.

252) Lefèvre : *Les voies ferrées de Nice à Coni et de Nice à Digne.* Nice, 1872.

253) Leroy R. : L'évolution depuis cent ans des forêts du Var et des Alpes-Maritimes. *Rev. des Eaux et Forêts*, 1947.

254) Leroy R. : La production forestière dans les Alpes françaises. *Cong. Econom. alpine.* Grenoble, 1954, t. I.

255) Les mines métalliques des Maures. *Génie Civil*, 1er mars 1957.

256) *Lettres aux électeurs monégasques*, Monaco, 1963.

257) Livet R. : *Habitat rural et structures agraires en Basse Provence.* Public. des Annales de la Fac. des Lett. d'Aix-en-Provence, 1962.

258) Manacorda M. A. : Il piano governativo per la scuola aggrava il problema dell' istruzione. *Pol. e Econom.* Janv. 1961, Rome.

259) Manfroni e Pessagno : *Il banco di San Giorgio.* Gênes, 1911.

260) Manuelle E. : *L'experienza della C.E.C.A. e la siderurgia italiana.* Bancaria. Avril 1958.

261) Marconcini G. : *L'industria e l'istruzione tecnico professionnale nella provincia di Savona.* Savone, 1956.

262) Marchese U. : Il porto di Genova dal 1815 al 1891. *Archivio Econom. dell Unificazione Ital.* Serie I, vol. IX, fasc. 2.

263) Marenco M. G. : *L'emigrazione ligure nell'economia della Nazione.* Gênes, 1923.

264) Marquet J. C. : *Essai sur la structure économique de la Principauté de Monaco.* Monaco, 1943.
265) Martel G. : La croissance économique et les problèmes de la progression régionale et globale en Italie. *Etudes et Conj.*, fév. 1963.
266) Masson P. : *Histoire du Commerce français dans le Levant au* XVIII^e *siècle.* Paris, 1911.
267) M.E.D.E.C. : *Les avantages que la Principauté de Monaco peut offrir à une entreprise étrangère.* Monaco, 1961.
268) Menessier G. : Etude tectonique des confins alpins provençaux entre le Verdon et l'Argens. *Mémoires Soc. Géolog. de France.* Nouvelle série, t. XXXIII, fasc. 4. Paris, 1959.
269) Menessier G. : Le style tectonique de la chaîne provençale dans la région de Draguignan. *Rev. Géogr. physique et Géol. Dynamique,* vol. III, 1960.
270) Merlini : Les centres touristiques de Ligurie. *Annal. Congr. Geogr. Ital.* Bari, 1957.
271) Milone F. : La localizzazione delle industrie in Italia. *Cons. Nazion. delle Ricerche. Com. per la Geogr.* Rome, 1937.
272) Molinari : L'industria dello zucchero. *Monogr. du Recensem. indust.* Rome, 1938.
273) Morandi R. : *Storia della grande industria in Italia.* Bari, 1931.
274) Mortara G., Mungioli W., Ottolenghi E. : *La meccanizzazione e l'elettrificazione dell'industria italiana.* Cinquanterario della Societa Edison di Milano. Milan, 1934.
275) Navis, Paris, 1960.
276) Nota del 19 ottobre 1886 della Camera di Commercio ed Arti di Porto Maurigio al capitano del Ponto. Bibl. Civ. di Imperia.
277) Noyon N. : *Statistique du département du Var.* Draguignan, 1846.
278) Ollivier G. : *Les quatre villes de Monaco.* Monaco, 1959.
279) Panecorse F. : *Notice historique sur le bassin houiller du Canton de Fréjus.* Draguignan.
280) Panero M. S. : L'agricoltura ligure nel periodo che va della caduta dell'impero napoleonico all'inizio della guerra sabaudo d'indipendenza. *Rivista di Polit. agraria.* 1956, n° 1.
281) Parde M. : La ligne Nice-Coni. *Etudes Rhodan.* V, 1929.
282) Pawlowsky A. : Les bauxites françaises. *Etudes géologiques, statistique et industrielle.* Paris, 1925.
283) Pedemonte A. : Ferro e ferriere in Liguria nei secoli XVII e XVIII. *Fac. Econom. e Comm. Univers. di Genova.* 1959.
284) Pedrini : I porti delle riviere liguri. *Mem. di Geogr. Econom.* Vol. XVI, Naples 1957.
285) Pedrini : Vintimille. *Ann. Cong. Geogr. Ital.* Bari, 1957.
286) Pellat J. F. : Etude économique sur la production et le commerce de la bauxite en France. *Mém. Inst. techn. Sup. de Marseille.* 1928.
287) Pelletier J. : Le relief de l'Apennin septentrional. *Rev. Géogr. Lyon,* 1959.
288) Perioli A. : *Il porto mercantile della Spezia delle sue origini all'attuale nuovo piano regolatore.* La Spezia, 1960.
289) Perot J. : *Productivité et prix de revient dans les arsenaux de la Marine Nationale.* Rennes, 1953.
290) Perpillou A. : *Géographie de la Circulation.* Centre Document. Universit. Paris, 3 vol., 2^e édit.
291) Perpillou A. : *Les industries chimiques.* Cent. Document. Universit. Paris.
292) Perret J. : *Le port de Gênes.* Paris, 1937.
293) Pierrein L. : *La Provence.* Mulhouse, 1961.
294) Pietri : Le Paillon torrent de Nice. *Recherches Régionales,* 1962, III et 1963, I.
295) Prete M. R. : Chiavari e Lavagna. *Ann. di Ricerche e studi di Geogr.*
296) Prete M. R. : Le valli più occidentali della Liguria. *Ann. di Ricerche e Studi di Geogr.* Janv.-juin 1949.
297) Principi P. : I terreni agrari della Liguria. *L'Italia agricola.* Oct. 1950.
298) Projetti V. : *Aspects industriels de la Principauté de Monaco.* Monaco, 1957.
299) Projetti V. : *Documents de la vie économique de Monaco.* Monaco, 1955.

300) *Rapport des ingénieurs du Génie Rural et des Ponts et Chaussées des Alpes-Maritimes.* Programme des travaux du 21 juin 1952.

301) *Recueil des Sociétés par Actions de la Région Niçoise.* Nice, 1912.

302) *Relazione del Commissario Dott.* A Bertani sulla VIII Circoscrizione. Rome, 1883.

303) Revelli P. : Le Cinque Terre e le Ottoluoghi. *Atti dell'Academia Nazion. dei Lincei,* vol. IV, fasc. I et II 1948.

304) Rey J. C. : *Les sociétés dans la Principauté de Monaco.* Statut juridique et fiscal. Monaco, 1943.

305) Rodgers A. : The role of the state in the industrial development of the port of Genova, Italy. *Papers & proceedings of the Regional Science Association,* 1957, vol. III.

306) Rodgers A. : The port of Genova, external and internal relations. *Ann. of Assoc. American Geographers.* Dec. 1958.

307) Rodgers A. : The industrial of the port of Genova. *Coll. of Miner. indust. Pennsylvania State University.* Chicago, 1960.

308) Roncagli : L'industria dei trasporti marittimi. Cinquant'anni di storia italiana. *Acad. dei Lincei,* vol. I. Milan, 1911.

309) Roques : *Les gisements du massif des Maures : houille, minerais, pétrole.* Paris, 1947.

310) Rossi G. : Lo sviluppo industriale genovese dal 1815 al 1860. *Fac. Econom. e Comm. Univers. di Genova.* 1948.

311) Rossi G. : *Savona e provincia.* Savone, 1932.

312) Rosso : Le vie di communicazione della Liguria e la loro funzione storica. *Ann. acad. Ligure Scienze e Lett.,* 1932.

313) Roux J. : *Statistique des Alpes-Maritimes.* Nice, 1862.

314) Rovereto : *Storia di Genova delle origine al tempo nostro.* Milan, 1941.

315) Rovesti G. : *La floricoltura nella Liguria occidentale.* Imperia, 1924.

316) Ruatti G. : L'economia floreale della Liguria. *Publ. dell'Istit. Nazion. di Econom. agraria.* Rome, 1929.

317) Sabatier J. : Un petit port du Sud-Est : Antibes. *Méditerranée.* Juill.-sept. 1962.

318) Salvemini T. : I trasferimenti interregionali. *Rass. Statist. Lav.* Rome, sept. déc. 1960.

319) Sanero E. : I giacimenti di blenda di Vallauria (S. Dalmazzo di Tenda). *Periodico di Mineralogia,* V, 1934.

320) Sarmant G. : La Basse Provence intérieure, Région de Draguignan et de Brignoles. *Annales de Géogr.,* 1925.

321) Savorgnan de Brazza : *De Leonardo à Marconi.* Milan, 1929.

322) Scaffari E. : *Le néocapitalisme italien.* Paris, 1962.

323) Scerni M. : L'armamento genovese. *Gruppo ligure dell'UCID.* Gênes, 1937.

324) Scotti : *Alassio.* Gênes, 1950.

325) Scovazzi I. : *Savona, Storia di una vita bi millenaria.* Gênes, 1953.

326) Seusini : *Le variazioni dello stato economico dell'Italia nell'ultimo trentennio del secolo XIX.* Rome, 1904.

327) Sinigaglia O. : *Alcune note sulla siderurgia italiana.* Rome, 1948.

328) Sion J. : *La France méditerranéenne.* Paris, 1934.

329) Sion J. : *Le climat de la Côte d'Azur.* Montpellier, Médical, 1927.

330) Sozzi A. : L'artigianato feminile nella riviera di Levante. *Annali di Ricerche e Studi di Geog.* Juill.-sept. 1953.

331) Spreafico : La siderurgia nell'economia genovese. *Conv. Studi Econom. e Soc. Citta di Genova.* Fév. 1960.

332) Tarle E. : Le blocus continental et le Royaume d'Italie; La situation économique de l'Italie sous Napoléon 1er d'après des documents inédits. Paris, 1928.

333) Testa : *L'ultimo quarto di secolo dell'industria italiana.* Milan, 1898.

334) Tagliacarne : Technia e pratica delle ricerche di mercato. *Sintesi economici.* Juill.-août 1959.

335) Tregano L. : Les Maures et l'Estérel, étude de géographie humaine. *Bull. Soc. Languedoc. de Géogr.* II, 1931.

336) Tremelloni R. : *Storia dell'industria italiana contemporeanea*. Turin, 1947.

337) Tremelloni R. : *Storia recente dell'industria italiana*. Milan, 1956.

338) Tricart J. : Aspects morphodynamiques de la catastrophe de Fréjus. *Rev. Géogr. physique et Géol. dynamique*. 1962.

339) Tricart J. et un groupe de chercheurs : Roquebrune-Cap Martin; Etude de la transformation d'une commune rurale par le tourisme et la villégiature. *Cent. Document. Universit. Paris.*

340) Vasseur L. V. : Les principaux chantiers de construction navale sur les côtes de la Méditerranée française. *Méditerranée*. Août-sept. 1961.

341) Verlindel Ch. : Aspects de l'esclavage dans les colonies médiévales italiennes. *Eventail de l'histoire vivante. Hommage à L. Febvre*. Paris, 1953.

342) Vidal : L'industrie de la terre cuite dans l'économie de la Provence. *Rev. Chambre de Comm. de Marseille*. Sept-oct. 1952.

343) Vignuzzi G. : La siderurgia ligure. *Rassegna storico-economica di Genova. Gruppo Ligure dell'U.C.I.D.* Gênes 1957.

CARTES

Pour les rivages français, sauf quelques feuilles rééditées au 1/50 000 comme celle de Saint-Etienne de Tinée, les cartes géologiques ont vieilli. Par contre, la série des 1/50 000, dans laquelle l'assemblage des « Environs de Nice » est, dans certains cas particulièrement commode, de l'I.G.N. constitue un instrument de premier ordre. Les feuilles au 1 20 000 suffisent pour les détails. Les feuilles au 1/100 000 donnent une mise au point récente de la planimétrie. La vieille carte du service hydrographique de la Marine, Côtes de France au 1/49 700 en hachures et courbes bathymértiques, Mer Méditerranée (levés 1895-1898, publication 1911-1912) donne encore d'excellentes vues d'ensemble des conditions portuaires, de navigation et même de la circulation littorale : feuilles Bec de l'Aigle - Presqu'île de Giens, Presqu'île de Giens - Cap Camarat, Cap Camarat-Cap Roux, Cap Roux - Antibes, Antibes - Menton.

Pour les rivages italiens même vieillissement des cartes géologiques si bien qu'on peut se contenter des feuilles au 1 100 000. La planimétrie de la Carta d'Italia de l'Istituto Geografico Militare au 1/25 000 (mise à jour 1930 — partiellement 1939) a surtout un intérêt rétrospectif. Les feuilles au 1/100 000 de l'I.G.M.I. constituent une bonne et commode base : La Spezia, Pontremoli, Rapallo, Chiavari, Voghera, Genova, Alesandria, Imperia, Albenga-Savona, Ceva, San Remo, Boves. Une excellente base d'approche est donnée par la carte du Touring Club Italiano au 1 200 000 : feuilles 10 (Nice-Rapallo), 7 (Pavie-Briançon), 11 (Rapallo-Viareggio-Bologne), 8 (Plaisance-Rovigo). Un fond honnête au 1/500 000 est fourni par la carte automobile Kümmerly-Frey : Alpes Occidentales - Provence. Les « Piante di Attraversamento » du T.C.I. (Milan 1956) sont commodes pour quelques secteurs urbains : Albenga, Gênes, Imperia, La Spezia, Savone, Monaco.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

GRAPHIQUES ET CROQUIS

FIGURES :

1. L'établissement Oscar Sinigaglia 24
2. Le Meccanico Ansaldo 26
3. Le complexe fonctionnel gênois 39
4. La Cokitalia à S. Giuseppe di Cairo 44
5. Régimes de production gênois et savonais 50
6. Complexe fonctionnel savonais 52
7. Les chantiers navals du Muggiano 57
8. Le complexe fonctionnel spezin 61
9. Les organes fonctionnels des Forges et Chantiers 65
10. Régimes de production spezin et toulonnais 68
11. Le complexe fonctionnel toulonnais 69
12. Régime de production du Chiavarais 77
13. Les mines varoises de bauxite ..... hors-texte entre 80 et 81
14. Production et distribution électriques dans les Alpes-Maritimes 98
15. Régimes de production des rivieras 104
16. La grande formation brignolaise des bauxites 122
17. Types de gisements bauxitiques secondaires 124
18. Cols et passes du compartiment central ligure 126
19. Cols et passes du Levant ligure 128
20. La route littorale du Ponant et les transversales alpines ..... hors-texte entre 130 et 131
21. La Pertusola de Lerici 132
22. Le complexe Savone-Bormida 133
23. La Chimie grassoise des parfums 163
24. Bénéfices et investissements dans la chimie ligure 166
25. Créations et pertes de capital de la chimie ligure 168
26. Evolution des frêts ..... entre 176 et 177
27. Tonnages lancés par les Chantiers Ansaldo 183
28. La construction pour pavillons étrangers 191
29. Le travail du « Ramo industriale » du port de Gênes 194
30. La bauxite varoise 211
31. La production d'acier ligure 217
32. Acier ligure et acier spezin 225
33. Gains et pertes de capital de la mécanique ligure 229-230
34. Pertes et profits de la mécanique ligure 233
35. Programme de reconversion des Etablissements Michel 237

36. La zone industrielle apuane et spezine 414
37. La zone industrielle niçoise ..... hors-texte entre 414 et 415

PHOTOGRAPHIES

Planches :

1. L'O.A.R.N. au Môle Giano ..... entre 268 et 269
2. Manipulateur à la S.I.A.C. 269
3. Un site de torrent méditerranéen à Cogoleto 271
4. Installations pétrolières dans la vallée du Polcevera 273
5. Le Montecatini Azoto à S. Giuseppe 275
6. L'Etablissement A.C.N.A. à Cengio 277
7. Les installations de Piancereseto 279
8. La Funivia au départ de Savone 281
9. L'arsenal de Toulon 283
10. Les chantiers navals de la Seyne 285
11. L'établissement de la F.I.T. à Sestri Levante 287
12. Le travail des ardoises dans la Fontanabuona 289
13. Une centrale électrique de la Fontanabuona 291
14. Les silos de la Ferromin à Piandifieno 293
15. Les établissements Agnesi à Oneille 295
16. Le Centre d'Etudes et de Recherches de l'I.B.M. à la Gaude 297
17. Les usines de la chimie grassoise 299
18. Le travail des parfums à Grasse 301
19. La route de la Fontanabuona à la Scoffera 303
20. La route littorale entre Savone et Gênes 305
21. Le port de Gênes ..... entre 306 et 307
22. Serres de roses dans la commune d'Antibes 307
23. Le territoire monégasque avant la sécession de Menton et de Roquebrune 309
24. Monaco au milieu du XIX^e siècle 311
25. La résidence monégasque 313
26. Alassio 315
27. Oneille 317
28. Port Maurice 319
29. San Terenzo 321

PLANCHES HORS-TEXTE

	Sous rabat couverture
I. Couverture industrielle et complexes humains des rivages provençaux et ligures	
II. Systèmes et fronts industriels	— d° —
III. Axes de circulation, passes et carrefours naturels	— d° —
IV. Types statistiques et niveaux d'industrialisation, partie occidentale	— d° —
V. Types statistiques et niveaux d'industrialisation, partie orientale	— d° —
VI. Types d'industrialisation des rivages provençaux et ligures	— d° —

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS 5

INTRODUCTION : LES PROBLÈMES INDUSTRIELS DES RIVAGES SEPTENTRIONAUX DE LA MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE 7

PREMIÈRE PARTIE

FORMES, STRUCTURES ET FACTEURS NATURELS

INTRODUCTION : LE PAYSAGE INDUSTRIEL; ZONES D'INDIGENCE ET UNITÉS DE RECHERCHE

1) Le paysage industriel. — 2) Zones d'indigence industrielle. — 3) Les secteurs industriels et leurs limites. — 4) Puissance, régime, structures et complexes 13

CHAPITRE I : LE SECTEUR GENOIS

I. — L'EMPRISE SPATIALE : 1) Le cœur industriel gênois. — 2) Les prolongements du port et de la ville. — 3) Les apophyses du Bisagno et des rivages orientaux. — 4) Les tentacules de l'Ouest et du Nord 19

II. — LES FORMES ET LES STRUCTURES : 1) Les grands établissements. — 2) Les moyennes et petites installations. — 3) Ateliers artisanaux et petits métiers. — 4) Caractéristiques morphologiques et structurales 23

III. — LA PUISSANCE INDUSTRIELLE : 1) Valeurs d'équipement et volumes d'affaires des sociétés par actions. — 2) Volume d'emploi et force motrice installée. — 3) Puissance globale du secteur gênois 30

IV. — LE RÉGIME DE PRODUCTION : 1) Diversité et longue gamme de fabrications. — 2) La primauté mécanique et métallurgique. — 3) Les industries de second ordre. — 4) La série des activités mineures 32

V. — LES RELATIONS FONCTIONNELLES : MARCHÉS ET COMPLEXE TECHNIQUE : 1) Marchés et sous-traitances. — 2) Pôles d'animation et activités directrices 37

CONCLUSION : PERSONNALITÉ DU SECTEUR GÊNOIS 40

CHAPITRE II : LE SECTEUR SAVONAIS

I. — LE MODESTE COLLIER LITTORAL : 1) Le noyau de Savone-Vado. — 2) Les apophyses littorales. — 3) Les avantages mineurs du littoral 41

II. — LE CENTRE DE GRAVITÉ BORMIDIEN : 1) Les industries diffuses de versant padan. — 2) Les noyaux bormidiens de grande industrie. — 3) Le poids des établissements bormidiens 43

III. — Le complexe humain : 1) Les migrations pendulaires des Bormida. — 2) Les pulsations littorales. — 3) Ampleur et dispersion 46

IV. — Déséquilibres et faiblesses savonais : 1) Limites de l'épanouissement bormidien. — 2) Ecrasement des entreprises moyennes et supériorité de l'intégration privée. — 3) Rétrécissement de la gamme de production et dominante chimique. — 4) Distension des liens fonctionnels et déclin de puissance 48

Chapitre III : SPEZIN ET TOULONNAIS

I. — Le secteur spezin : 1) Surfaces sans ampleur et complexe humain exigu. — 2) Importance des établissements moyens et privés. — 3) Les déséquilibres de la gamme de production. — 4) Modeste puissance d'un complexe technique d'association 54

II. — Le secteur toulonnais : 1) Faibles surfaces d'industrialisation continue et vaste complexe humain. — 2) Les problèmes de mesure et le cas de l'arsenal. — 3) Fréquence des petites installations, supériorité des grandes et de l'entreprise d'Etat. — 4) La dominante navale. — 5) Une forte puissance en réserve 61

Chapitre IV : VAR ET CHIAVARAIS .

I. — Le secteur chiavarais : 1) Le groupe oriental. — 2) La Mostra del Tigullio et les rivages rapalliens. — 3) La Fontanabuona, vallée des ardoises et l'électricité de Borzonasca. — 4) Le triomphe des caractères mineurs 73

II. — Le secteur varois : 1) Le district des Maures et de leur couloir. — 2) Le district dracenois. — 3) Les communes rouges des bauxites. — 4) Le district littoral. — 5) Les caractéiristiques varoises 79

Conclusion : deux secteurs homologues et non semblables 84

Chapitre V : LE SECTEUR DES RIVIERAS

I. — Le groupe monégasque : 1) Le paysage et l'emploi industriels. — 2) Une gamme courte d'industries légères. — 3) Production, commercialisation et comptabilisation. — 4) Emiettement structural et isolement 87

II. — Le ponant ligure : 1) La couverture industrielle : une juxtaposition de groupes limités. — 2) Emiettement et petite puissance 90

III. — Les alpes-maritimes : 1) Les groupes littoraux. — 2) Les vallées alpines. — 3) Un complexe humain littoral de turbulence. — 4) Fourmillement artisanal et moyenne entreprise. — 5) Bâtisse, précision et recherche. — 6) Une puissance à base de juxtapositions 95

Conclusion : Le climat industriel des rivieras 105

Chapitre VI et Conclusion : L'ORIGINALITE DES FORMES ET DES STRUCTURES, LES CONTRAINTES PHYSIQUES

I. — L'originalité des formes et des structures : 1) Les caractéristiques morphologiques et structurales. — 2) Les limites de la puissance 107

II. — L'industrie traditionnelle en ligurie centrale : 1) Le foyer gênois et ses prolongements. — 2) La dispersion savonaise 109

III. — Les contrastes du levant et la pauvreté du ponant : 1) L'exception chiavaraise. — 2) Le Ponant. — 3) Le Comté de Nice 113

IV. — Le prospère semis provençal ancien : 1) L'ubiquité d'équipement. — 2) La prospérité varoise 116

V. — Systèmes et fronts : 1) Formes et structures traditionnelles. — 2) Les systèmes industriels. — 3) Front évolutif 118

VI. — Les contraintes physiques : 1) L'échantillonnage minier. — 2) L'impuissance hydraulique et la faiblesse du boisement. — 3) Les difficultés de circulation. — 4) La pauvreté de sites et de situations 121

Conclusion : L'action directe du milieu naturel et ses limites 132

Deuxième Partie

LIGNES DE FORCE ET POSITIONS FRAGILES. LE PROBLEME DES RESPONSABILITES LOCALES

Introduction : L'évolution de l'énergie et de l'emploi; indices et orientations 137

Chapitre I : LES INDUSTRIES TRADITIONNELLES ET DE SECOND ORDRE

I. — Les textiles : 1) Le naufrage du jute. — 2) Les résistances cotonnières. — 3) L'attachement aux fibres traditionnelles 150

II. — L'habillement : 1) Les productions de luxe des Alpes-Maritimes. — 2) Les responsabilités des petites unités 152

III. — Les industries alimentaires : 1) Les confirmations de la minoterie, des huiles de graines et des pâtes. — 2) Le monopole sucrier de Gênes 154

IV. — Les industries du bois et du papier : 1) Les infortunes varoises et leurs limites. — 2) L'essor partiel des Alpes-Maritimes. — 3) Elans et lourdeurs gênois 157

Conclusion : Les poids du passé 160

Chapitre II : LES INDUSTRIES CHIMIQUES

I. — La croissance des industries chimiques dans les alpes-maritimes : 1) Croissance d'ensemble et cas de la parfumerie. — 2) L'exemple du jasmin et les naturalisations. — 3) Le monopole commercial et ses effets 162

II. — Les contrastes de la chimie ligure : 1) L'importance des profits réels. — 2) Branches prospères et fabrications décadentes. — 3) Entreprises ligures et interrégionales 167

Conclusion : Préférence spéculative et pénétration allogène 175

Chapitre III : LES INDUSTRIES DU NAVIRE

I. — Crise des frêts et chantiers varois : 1) La crise des frêts. — 2) Arsenaux et petits chantiers. — 3) Les chantiers varois 177

II. — La construction ligure : 1) Les commandes aux chantiers ligures. — 2) L'aide gouvernementale. — 3) Compétitivité et coûts. — 4) L'échec de la réforme 181

III. — Réparation et démolition ligures : 1) La réparation gênoise. — 2) La démolition spezine 195

IV. — Bilans des industries navales ligures : 1) Grands chantiers à dominante constructive. — 2) Moyennes entreprises à dominante de réparation et de démolition. — 3) Bilans d'ensemble et bilans partiels 201

Conclusion : La subordination au trafic 205

Chapitre IV : LES INDUSTRIES DU METAL

I. — Petite mécanique et métaux non ferreux : 1) La petite mécanique. — 2) Minerais et métaux non ferreux. — 3) Concentration et jeux allogènes 209

II. — La sidérurgie ligure : 1) La remise en ordre de l'immédiat après guerre. — 2) L'expansion des années 1955-57. — 3) La récession de 1958 et la reprise des années 60. — 4) Concentration fourniture navale et participation d'Etat 213

III. — La mécanique ligure : 1) Les fluctuations de l'activité. — 2) Les comptes des sociétés. — 3) Branches et structures : les industries « I.R.I. » 226

IV. — La mécanique des alpes-maritimes : 1) Le naufrage des établissements Michel. — 2) Le malaise des Acieries du Nord. —3) La prospérité des formes légères 236

Conclusion : Cadres nationaux et initiatives 241

Chapitre V : LES INDUSTRIES DU BATIMENT

I. — La prospérité de la batisse et des travaux publics : 1) La reconstruction. — 2) Les constructions nouvelles à Gênes. — 3) Les autres provinces ligures. — 4) Comptes d'entreprises ligures. — 5) Les départements français 244

II. — La croissance des matériaux de construction : 1) Les courbes de production. — 2) Les résultats financiers 255

Conclusion : Les fondements locaux de la batisse 261

Conclusion : MOYENS ET VOCATION 263

Troisième Partie

LA PART DE L'INDUSTRIE. FERMENTS ET CONCURRENCES

Introduction : La part de l'industrie 325

Chapitre I : LA LIGURIE CENTRALE : LE ROLE DU TRAFIC PORTUAIRE

I. — Le domaine gênois : 1) Le port. — 2) La ville. — 3) L'appoint des apophyses et les faiblesses 332

II. — Les limites du commerce savonais : 1) Un port réduit et largement industriel. — 2) Des agglomérations à fonctions limitées. — 3) Accueil saisonnier et résistances agricoles 337

III. — La préférence portuaire gênoise : 1) Le faux parallélisme des croissances portuaire et industrielle. — 2) Le rapport de dépendance. — 3) Genuensis ergo mercator 340

IV. — La défaite savonaise : 1) La tardive entrée en scène de la grande industrie. — 2) L'échec du grand trafic 347

Conclusion : Le grand commerce ferment éphémère et concurrence redoutable 350

Chapitre II : COTE D'AZUR ET PONANT : LE ROLE DE LA FONCTION D'ACCUEIL

I. — La cote d'azur : A. *Ferments et concurrences :* 1) L'agriculture. — 2) L'exploitation du séjour. — 3) Les activités commerciales et les fonctions urbaines. B. *L'élaboration des sociétés à vocation d'accueil* : 1) Les retards du Comté sarde. — 2) L'évènement de 1860 et ses prolongements. — 3) La conquête de l'arrondissement de Grasse par la fonction d'accueil 351

II. — La principauté de Monaco : 1) Un développement industriel tardif, éphémère et second. — 2) Les accords Franco-Monégasques du XIX[e] siècle, la Société des Bains de Mer et le Cercle des Etrangers. — 3) L'aire de basse pression sociale et fiscale. — 4) La domiciliation de privilège et la société monégasque 369

III. — La riviera du ponant : 1) Primauté de l'agriculture et de l'émigration méridionale. — 2) L'ancienne économie d'échanges. — 3) La décadence du trafic marchand et l'avortement de l'industrialisation. — 4) Le retard touristique et la révolution agricole 375

Conclusion : Les responsabilités de l'accueil 381

Chapitre III : CHIAVARAIS, SPEZIN ET VAR : LES CAS DE FAIBLESSES PORTUAIRE ET TOURISTIQUE

I. — Le chiavarais : 1) Le modeste développement de l'accueil. — 2) La faiblesse commerciale. — 3) Les retards agricoles. — 4) L'exode et l'industrie-complément 383

II. — Le compartivement spezin : 1) Timidité des renouveaux agricoles. — 2) Médiocrité des concurrences tertiaires. — 3) L'immigration et les classes industrielles 389

III. — Les domaines varois : 1) Les triomphes partiels de l'agriculture. — 2) Les limites de la fonction d'accueil. — 3) La débilité du commerce. — 4) La trame paysanne 394

Conclusion : Agriculture et arsenaux 401

Conclusion : BASES ET FONDEMENTS DES FERMENTS ÉT DES CONCURRENCES..... 403

CONCLUSION GENERALE : PERSPECTIVES ET CONDITIONS D'UN AMENAGEMENT VOLONTAIRE 411

Bibliographie 419

Table des illustrations 431

Table des matières 433

Vu, le 10 avril 1964;
Le Doyen de la Faculté des Lettres
et Sciences Humaines
de l'Université de Paris :
André AYMARD

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris :
Jean ROCHE

IMPRIMERIE LOUIS-JEAN - GAP
Dépôt légal : 45 — 1965